LA CONSTRUCTION NAVALE A ANTIBES AU XVIIE SIECLE

Jean-Bernard LACROIX

● **Les charpentiers de marine**

Au XVIIe siècle l'activité de construction navale qui existe à Antibes fait vivre diverses professions comme les charpentiers et les calfats. Tout au long du XVIIe siècle, les maîtres charpentiers de marine d'Antibes[1] sont pour la plupart issus des mêmes familles. Les actes notariés en distinguent particulièrement cinq : les Raynaud, les Serras, les Riouffe, les Gros et les Aubanel.

Les Raynaud

Déjà au XVIe siècle, le métier de maître d'ache est pratiqué dans la famille Raynaud d'Antibes. En 1583 Honorat Raynaud se procure une voile de galère appelée bastard ainsi que « cordaille et sartiage »[2] auprès de cordiers de Nice pour équiper un bateau.[3] Les Raynaud sont aussi d'importants négociants. En 1612 les frères Jean et Antoine ont fait « ediffie et construire à ladite ville » un vaisseau nommé Saint-François-Bonaventure « du port d'environ 5000 quintaux » en participation avec d'autres marchands. Si les barques et tartanes se partagent généralement en moitié ou en tiers, plus rarement en sixième, l'importance de l'investissement et le risque conduisent à augmenter les parts sur les vaisseaux. Dans ce cas la valeur totale est composée de 24 quirats et les deux frères Raynaud en possèdent 10. D'ailleurs le vaisseau qui est parti pour Alexandrie en Egypte a fait naufrage avec sa marchandise au retour dans les parages de la côte ligure près de Vado et le dècès d'un des frères Raynaud complique la liquidation des comptes qui n'intervient que deux ans plus tard[4].
Au début du XVIIe siècle deux Jean Raynaud exercent le métier qui se transmet le plus souvent de père en fils. Jean[5], époux de Girone Motton, mort en octobre 1633[6] a deux fils qui reprennent l'activité de leur père, Jean-Honoré[7] et Aubert. La gestion en indivision des biens de leur père décédé ayant engendré des discordes, les deux frères conviennent d'un partage équitable. Aubert reçoit une partie de maison consistant en une seule salle « en la ruelle proche la placette » dans la vieille ville d'Antibes, une partie de canebier au quartier dit Ponteilh sous la citadelle, un « cazal » rue du Castellet, une « vessane » de vigne avec maison et bâtiment au quartier de la Bastide, à proximité deux autres vessanes de vigne. Quant à Jean Honoré il lui échoit une maison dans la ville à l'est, trois vessanes de vignes au quartier de la Bastide et un « cazal ou maison descouverte » dans le même quartier. Ces biens laissés par Jean Raynaud sont en définitive modestes : deux maisons dont une ne consiste qu'en une pièce, résultat de partages successifs, une chenevière, deux jardins et quelques pièces de vigne. Par ailleurs les frères conviennent de vendre une étable avec jardin pour couvrir les dettes envers des créanciers de leur père. Jean Honoré a visé l'acte d'une écriture aisée contrairement à son frère.

L'autre famille Raynaud est manifestement plus aisée. A Honorat Raynaud qui est constructeur dans les années 1580 et meurt avant 1614, succède son fils Jean[8] puis ses petits-fils Honoré et Huguet[9] et ses arrières-petits-fils, Jacques et Pierre. C'est en associant ses enfants à son travail que le maître d'ache les forme. Jean reçoit des commandes pour

---

[1] Ils sont qualifiés de maîtres d'ache (d'hasche) ou d'aïsse (maistre d'aïsso en provençal). Le terme de maître charpentier n'apparaît qu'à la fin XVIIe siècle dans les actes.
[2] sarcia, sartia : gréement, auban
[3] ADAM 3 E 81/3 f° 132 v et 163 v° 22 juin et 4 août 1583.
[4] ADAM 3 E 81/16 f° 27 19 janvier 1612 et 3 E 81/17 f° 400 et 503 v°
[5] Peut-être Jean, fils de Nicolas maître d'ache mort avant 1606, connu par des actes de quittances et transactions du 11.11.1606, des 17.1 et 27.10 1612 et 31.12 1620 (3 E 105/23, 3 E 81/16 et 3 E 105/28). L'absence de signature (il est illettré) ne permet pas de confirmer la même identité.
[6] partage après décès du 28 juillet1634 (3 E 27/106 f° 370).
[7] attesté en 1645 et 1646 (2 E 27/108 et 109), rédige son testament le 13 mai 1665 (3 E 105/44 f° 119), mort avant février 1669.
[8] Il marie sa fille Isabeau à Baptiste Gazan le 12.4.1614 (3 E 81/17 f° 232 v°). Mort avant mai 1629 (3 E 27/104). Jean, comme son père, signe parfaitement d'une écriture aisée. Il n'y a de ce fait aucun doute sur les actes qui peuvent lui être attribués.
[9] Huguet meurt entre octobre 1641 et octobre 1643 (3 E 27/124 f° 432). Sa veuve Jeannette Gros est tutrice de ses enfants dont Jacques et Pierre

construire des bateaux en 1614 et 1617 et en honore une autre en association avec son fils Huguet en 1624. Les deux frères de Huguet, Louis et Honoré, s'orientent dans la même voie mais le marché local de la construction navale ne suffit pas à satisfaire leur esprit d'entreprise et ils se tournent vers l'activité du commerce maritime comme capitaines de bateaux. Ils peuvent d'ailleurs cumuler les deux activités en prenant des parts dans la construction et l'armement de bateaux[10].

Les liens entre maîtres d'ache se tissent également par le jeu des alliances matrimoniales. Ainsi Huguet Raynaud épouse Jeannette Gros et sa nièce Perinette se marie en 1654 à Jacques Serras. Les Gros comme les Serras sont deux familles de marins qui ont donné plusieurs générations de maîtres d'ache. Les affaires des frères Honoré et Louis ont prospéré, même si leur père avait déjà amassé des capitaux. En effet à l'occasion de son contrat de mariage le 1er janvier 1654[11], Perinette Raynaud reçoit non seulement une dot importante de 675 livres de sa mère décédée, Angélique Mouton, mais également 1000 livres provenant de l'héritage de son père, Louis Raynaud ainsi que des biens dont une maison au port. A titre de comparaison une jeune fille entrant au couvent des Bernardines d'Antibes était alors dotée de 2400 livres et l'origine sociale élevée des postulantes (bourgeoisie, noblesse) atteste l'importance de cette somme. Un Honoré Raynaud, fils et héritier d'Ambrosie pour une vigne en 1669, est également maître d'ache mais, originaire d'Antibes, il a préféré s'expatrier à Marseille pour y trouver des commandes[12]. Jacques Raynaud qui acquiert dans une vente aux enchères en 1657 parmi divers outils de charpentiers de marine, un marteau de fer dit maclet, est connu comme constructeur entre 1662 et 1679.

Les Serras

Les Serras sont également maîtres d'ache à Antibes dès le début du XVIIe siècle. Encore actif dans les années 1620, Barthélémy Serras ajoute un codicille à son testament le 8 mars 1636. Il est alors manifestement âgé puisque le notaire indique « veu mesme qu'il est en vielhesse et decrepite »[13]. Un de ses quatre fils, Antoine, est mort avant 1626. Les trois autres, Adam, Louis mage et Louis puisné[14] sont maîtres d'ache. Dès 1618, Adam est associé aux intérêts de son père. Louis mage l'est à son tour en 1626 et Louis puisné apparaît travaillant à son compte en 1647. Il construit un pinque de 400 quintaux en association avec un patron d'Antibes[15]. En 1629 Adam achète des arbres de la forêt de Clans réputés pour leur qualité comme bois de marine. Le 24 novembre 1634 Adam marie sa fille Hellix en lui procurant une dot confortable de 600 livres[16]. Deux ans plus tard, avant un voyage, il rédige son testament en faveur de ses trois fils François, Jacques et Georges et d'une autre fille Louise pour qui il réserve 600 livres en prévision de sa dot. Il demande à être inhumé dans la chapelle Saint-Joseph de l'église paroissiale[17]. Le 25 novembre 1640, François qui est maître barillar se marie[18]. Adam diversifie ses activités. En 1638 il répare les affuts de la place d'Antibes et en réalise deux autres[19]. En 1641 il est adjudicataire des travaux de réfection du chemin royal allant à Biot qui comporte notamment la construction d'un pont en pierre[20]. Il se consacre également à la pêche. Il exploite avec Laurent Nègre une rissole dont ils vendent la moitié le

[10] Louis reçoit commande de la ville d'Antibes le 25.9.1628 pour la construction d'un ponton destiné au creusement du port (3 E 81/31 f° 527 v°). En 1634 Louis est encore qualifié de maître d'ache mais son frère Honoré de capitaine (3 E 27/106). Louis figure comme capitaine dans une commande de la confrérie de la chapelle Saint-Joseph en 1643 (3 E 27/124). Il est vraisemblable qu'il associe les deux activités, sa qualité de recteur de la confrérie attestant son appartenance à la corporation des charpentiers. Louis et Honoré sont entrepreneurs des travaux du port en 1650 (3 E 27/111). Honoré meurt entre janvier et novembre 1652.

[11] ADAM 3 E 27/130 f° 1

[12] ADAM 3 E 27/136 f° 15v° Sa parenté avec les autres Raynaud n'a pas été établie.

[13] ADAM 3 E 105/31 f° 62 v° 8 mars 1636

[14] les deux frères, prénommés Louis, sont distingués dans les textes par les qualificatifs de mage et puiné (ou moindre).

[15] ADAM 3 E 27/110 f° 283 7 juillet 1647.

[16] ADAM 3 E 27/106 f° 745 v°

[17] ADAM 3 E 105/31 f° 404 23 novembre 1636

[18] ADAM 3 E 81/63 f° 341

[19] ADAM 3 E 81/38 f° 306 16 octobre 1638

[20] ADAM 3 E 81/64 f° 123 24 août 1641 et 3 E 81/42 f° 454 17 décembre 1642

30 avril 1648 ; le 4 août 1648 il se met en association avec Laurent Nègre, César Muraille et Laze Gavarry[21] pour partager les revenus d'une rissole[22]. Membre de la corporation des pêcheurs, il s'insurge en avril 1648 avec Antoine Christ, Esprit Riouffe, Barthélémy Aubert, Pierre Véran, Laurent Negro, Etienne Griffon et plusieurs autres pêcheurs contre la communauté d'Antibes qui a instauré une imposition d'un sou par rup sur le poisson sans les avoir consultés[23], mais continue jusqu'à la fin des années cinquante à construire des bateaux. En 1660 il émancipe ses fils Jacques et Georges qui travaillaient jusqu'alors en associaton avec lui[24]. La dernière mention d'Adam dans un acte notarié apparaît le 20 mai 1664 lorsqu'il cède à Louis Rebecou le tiers d'une rissole qu'ils ont en commun[25]. Louis mage qui a travaillé avec son père n'apparaît plus après 1648. Marié à Valentine Rostaing on ne lui connaît qu'une fille Barthélémie qui épouse Jean Antoine Rebecou le 5 octobre 1655. Les mariés ne signent pas au bas du contrat. Seul Adam Serras y porte son nom. Elle reçoit en dot une vigne et 1160 livres provenant d'un héritage[26]. Louis mage est encore qualifié de maître d'ache mais c'est la dernière mention que l'on a de lui. Louis puisné a rédigé son testament cinq ans plus tôt demandant à être inhumé dans une des tombes de la confraternité Saint-Joseph, le saint patron des charpentiers. Ses legs pieux comprennent outre cette confrérie, celle du rosaire. Il réserve 450 livres à sa fille Jeanne et elle doit être entretenue dans la maison paternelle jusqu'à son mariage. Les deux plus jeunes garçons, Gaspard maître d'ache et Jean, reçoivent la même somme, tandis que l'aîné Jean Antoine, lui aussi maître d'ache, est désigné selon l'usage provençal comme héritier universel[27]. Jean Antoine qui est marié à Louise Motton rédige son testament deux ans plus tard en faveur de sa fille unique et, en cas de décès, ses biens reviendront à ses deux frères[28]. Il demande à être inhumé dans la tombe de ses ancêtres dans l'église paroissiale et fait lui aussi un legs pieux à la confrérie de Saint-Joseph. En 1657 c'est au tour de Gaspard Serras de consigner ses dernières volontés. Il n'a pas d'enfant et fait de son frère Jean Antoine son légataire universel[29]. Une convention entre les deux frères en 1660 atteste qu'ils collaborent étroitement et gardent une communauté d'intérêt dans l'exercice de leur métier. Gaspard participe activement à la vie sociale antiboise. Avec Louis Rebécou, abbé de la jeunesse, en tant que trésorier, il passe un accord pour le service de fifre et de tambour avec Pierre Ricord et Honoré Roustan qui l'assureront en 1665 moyennant 66 livres[30]. Le 25 août 1665 Gaspard épouse Honorade fille d'un patron de bateau, Jean Raynaud. Elle bénéficie d'une dot de 700 livres et de biens[31]. A la suite de son mariage, Gaspard prend ses distances avec son frère, réclamant notamment restitution de la part de dot provenant de leur mère décédée[32]. La dernière mention de Gaspard figure dans un acte de cession du 25 novembre 1673 rédigé par maître Textoris[33]. C'est chez son successeur, maître Astraud, que sont passés plusieurs actes entre 1689 et 1691 par trois maîtres d'ache de la famille Serras, Jean Antoine, Pierre et Georges. Il est probable qu'il s'agit des arrières-petits-enfants de Barthélémy Serras qui perpétuent à la fin du XVIIe siècle la longue tradition familiale des charpentiers de marine[34].

---

[21] ADAM 3 E 81/67 f° 283 v° et 344.
[22] rissole : filet pour pêcher les anchois et maquereaux (un autre article sera consacré à la pêche)
[23] ADAM 3 E 81/67 f° 244 11 avril 1648
[24] ADAM 3 E 27/134 f° 191 12 octobre 1660
[25] ADAM 3 E 27/135 f° 74. Les trois frères François, Jacques et Georges effectuent un partage après le décès d'Adam le 3 février 1665 (3 E 27/135 f° 27v°)
[26] ADAM 3 E 27/130 f° 365
[27] ADAM 3 E 27/111 f° 219, 18 avril 1650. Un acte de vente à Jean Antoine le 25 octobre 1654 atteste qu'il est décédé (3 E 27/214)
[28] ADAM 3 E 27/112 f° 325 16 octobre 1652. Jean Antoine écrit sont nom d'un main très hésitante.
[29] ADAM 3 E 27/115 f° 171 16 février 1657
[30] ADAM 3 E 105/44 f° 37 25 février 1665
[31] ADAM 3 E 27/121 f° 379 25 août 1665
[32] ADAM 3 E 27/121 f° 542v° 14 novembre 1665
[33] ADAM 3 E 27/163 f° 402
[34] Jean Antoine et Pierre sont proches parents puisqu'ils s'associent par deux fois en 1686 et 1687 dans un contrat de construction de bateau mais il est peu vraisemblable d'assimiler Jean Antoine au fils de Louis puisné (18 ans séparent cet acte du dernier attesté du fils de Louis et la signature diffère nettement).

Les Riouffe

En 1590 quatre frères « Riolphos », Louison, Barthélémy, Etienne et Christophe sont patrons de bateaux à Antibes. Leur origine ligure est vraisemblable puisqu'un « Georges Riouffe » de Port Maurice signe Giorgio Riolfo sur un acte en 1646[35] et Baptiste Riouffe maître d'ache est « consul des Génois d'Antibes » en 1658[36], preuve de l'importance des échanges maritimes avec la Ligurie et de la forte présence des Génois à Antibes.

Etienne Riouffe apparaît pour la première fois comme maître d'ache en 1622 à l'occasion d'un contrat de construction d'une tartane[37]. L'année suivante un compromis intervient pour le règlement de la dot de sa femme Suzanne Arlotte[38]. En 1626 il associe son fils Jacques à ses affaires. Il lui donne procuration « pour se transporter sur la tartane qu'il a commune et indivise avec patron Gaspard Raphel dudit Antibes de laquelle ledit Raphel en a le patronage au voyage » avec autorisation de vente éventuelle du quart de part qu'il a sur la tartane qui s'appelle Saint-Jean-Bonaventure[39]. Le 25 avril 1626 Etienne fait une déclaration touchant à la propriété d'une tartane de 300 quintaux partagée avec d'autres patrons auxquels il vend sa part représentant le quart pour 138 livres[40]. Etienne est alors tuteur des enfants de son frère Barthélémy qui est décédé. Le 4 novembre 1626, il place par contrat d'apprentissage son neveu Esprit Riouffe âgé de 17 ans chez Sireto Grosso pour apprendre pendant deux années le métier de barillar[41]. L'autre neveu Pol qui deviendra capitaine marin est placé en études auprès du recteur des écoles d'Antibes. En 1628, le fils d'Etienne, Baptiste apparaît associé à son père pour l'achat de planches de chêne et de pin. Bien qu'ils soient qualifiés de marchands, cet approvisionnement en bois d'œuvre atteste qu'ils travaillent ensemble dans la construction navale sans pour autant négliger le négoce et le trafic maritime[42]. L'année suivante Etienne investit dans l'achat d'une terre diversifiant ainsi son patrimoine et s'assurant surtout un placement moins risqué que dans l'armement[43]. La propriété partagée par la possession de parts permet aussi de limiter les pertes éventuelles et de participer à des investissements importants. Les maîtres d'aches peuvent aussi construire pour leur propre compte sans avoir de commande particulière, dans l'espoir de vendre plus tard le bateau et, en attendant, de l'armer au commerce ou à la pêche. C'est ainsi qu'Etienne Riouffe, propriétaire d'un bateau de pêche, passe un contrat de louage en 1636 pour sa conduite « au passage de la rivière du Var », secteur particulièrement prisé pour la pêche et qui, situé à la frontière, donne lieu fréquemment à des conflits avec les pêcheurs niçois[44]. Que ce soit par le jeu des circonstances ou par nécessité liée à un manque de commandes, la pluriactivité ne détourne pas les maîtres d'ache de leur métier de constructeurs[45].

Le travail de charpentier et de façon plus générale les diverses entreprises liées à la mer se font dans le cadre familial qui perdure bien au delà de la majorité des enfants. Ainsi ce n'est qu'en octobre 1640, à l'âge d'environ quarante-deux ans que Baptiste Riouffe fils d'Etienne quitte la maison de son père déjà âgé avec un accord sur l'attribution de biens[46]. Comme ses deux autres frères Jacques et Barthélémy, Baptiste a épousé une fille Gandolphe. Après le décès de Barthélémy Riouffe qui a exercé comme maître d'ache[47] et de Berthomette

[35] ADAM 3 E 27/109 f° 40v° 22 janvier 1646
[36] ADAM 3 E 27/7 f° 362 17 juillet 1658
[37] ADAM 3 E 27/101 f° 276 v° 5 mai 1622
[38] ADAM 3 E 27/102 f° 71 2 février 1623 et 3E27/103 f° 227
[39] ADAM 3 E 27/103 f° 80
[40] ADAM 3 E 27/43 f° 74 (5 avril) et 107° (22 juin)
[41] ADAM 3 E 27/43 f° 198 v° 4 novembre 1626 concernant la tutelle des deux autres enfants voir ADAM 3 E 27/47 f° 167, Esprit Riouffe épousera la fille de Sireto, Marguerite (voir ADAM 3 E 27/107 f° 789, 28 novembre 1642)
[42] ADAM 3 E 27/44 f° 75 3 avril 1628
[43] ADAM 3 E 27/45 f° 157 v° 7 avril 1629
[44] ADAM 3 E 27/73 f° 20 v° 28 janvier 1636
[45] En 1642 Baptiste Riouffe acquiert le tiers de la tartane Sainte-Anne-Bonaventure (3E27/107 f° 134 v° et 332 v° 25 février et 15 juin 1642)
[46] ADAM 3 E 27/51 f° 180 31 octobre 1640. Etienne, encore vivant en 1642 (il vend deux mules noires et assiste au mariage de son neveu) décède avant 1649 ADAM 3 E 27/126
[47] nous ne lui connaissons qu'un prix fait de réparation d'un bateau de pêche en 1647 (3E27/54 f° 77 6 mai 1647)

Gandolphe, femme de Jacques Riouffe, le partage de l'héritage de Jean Gandolphe, en 1650 met en jeu deux générations, ses filles Honorade, femme de Baptiste, et Marguerite, veuve de Barthélémy d'une part, et ses petits-fils Donat et Jaume Riouffe d'autre part[48]. En 1654 Baptiste construit un pinque pour son cousin Pol qui n'a pas bénéficié de la formation d'un père mort alors qu'il était mineur et qui s'est tourné vers le trafic maritime.[49] Pol en finance les deux tiers et l'année suivante Baptiste Riouffe cède sa part correspondant à un tiers[50]. En janvier 1658 Baptiste Riouffe honore deux commandes importantes, la construction d'une lanche et le radoub d'une prise, la barque Notre-Dame-du-Rosaire de 1500 quintaux réarmée en course par Francois de Riquetti, sieur de Mirabeau [51]. Lorsque le fils de Baptiste, Esperit, se marie à la fille d'un maître savonnier d'Antibes, Catherine Bellandou en 1664 son père est toujours administrateur de ses biens et négocie à ce titre le paiement de la dot[52]. Les Bellandou sont peut-être d'origine ligure (Guillaume signe Guillermo Bellandou) ; en 1771 Thomas Bellandou de Voltri (« d'Oultri en la rivière de Gênes ») doit 94 réalles à Esperit Riouffe maître d'ache pour la construction d'une barque de 2500 quintaux, la Notre-Dame-de-Saint-Rosaire[53].

L'année suivante, Baptiste et Honorade Gandolphe marient leur fille Honorade à François Foucard tailleur d'habit et lui remettent 1200 livres de dot (650 allouées par le père et 550 par la mère)[54]. Quelques mois plus tard, Honorade Gandolfe qui entretient des relations exécrables avec son fils Esperit désigne ses deux filles, Honorade et Françoise, légataires universelles, laissant tout de même à Esperit une étable rue du Castellet et une terre dans le cap au lieu dit la Fauconière. Mais, s'il ne s'en contente pas, elle le déshéritera purement et simplement « comme de droit faire peult et ce en considerans de mauvais trestemans quelle a receu dicellui, layant bastue, souflettée et a grands coups de pieds jetée par terre plusieurs fois, luy ayant mesme dit putain, maccarelle de ses filles et autres plusieurs parolles injurieuses et prejudiciable à ses honneurs et reputation »[55]. En 1669, alors qu'il est âgé de 70 ans, Baptiste Riouffe reçoit encore commande d'une barque par Esperit, le fils de son cousin Pol[56]. Il a établi son testament en 1667 mais devant l'attitude de son fils Esperit, il l'exclut du bénéfice de ses biens par codicille du 7 janvier 1673[57] au profit des filles de son premier mariage avec Anthonete Durante et de son second mariage avec Honorade Gandolphe. Mais, en difficulté pour l'entretien de sa femme et de ses quatre filles, Esperit Riouffe se réconcilie avec son père qui lui rétrocède un magasin et une étable au mois de mai 1673[58]. Preuve d'une réussite dans sa longue vie professionnelle, Baptiste Riouffe peut offrir 1650 livres de dot à sa fille Anne qui épouse le maître chirurgien Michel Nicolet le 21 mai 1673 et en septembre son autre fille Honorade se marie à Benoit Astraudo, greffier en l'ordinaire d'Antibes[59]. Esprit se reconvertit dans le commerce maritime et c'est en tant que « marchand » qu'il passe un marché de construction de tartane pour son propre compte en 1687 avec les frères Serras. Sa dernière construction en 1678, concernait un des bateaux qu'il comptait exploiter par moitié avec Pierre Lausse[60].

---

[48] ADAM 3 E 27/55 f° 142 13 juillet 1650
[49] ADAM 3 E 27/130 f° 412 v° 2 décembre 1654
[50] ADAM 3E27/130 f° 270 17 août 1655
[51] ADAM 3 E 81/73 f° 4 et 58 4 et 26 janvier 1658 et f° 141 v° 25 mars 1658
[52] ADAM 3 E 81/76 f° 111 17 mai 1664, suite dans 3 E 27/10 f° 108 v° 13 avril 1665 et 3E27/161 f° 339 v° 4 novembre 1666
[53] ADAM 3 E 27//12 f° 366 v° 20 septembre 1667
[54] ADAM 3 E 27/121 f° 28 v° 18 janvier 1665
[55] ADAM 3 E 27/121 f° 221 v° 14 avril 1665
[56] ADAM 3 E 27/162 f° 344 v° 28 octobre 1669
[57] ADAM 3 E 27/163 f° 3 7 janvier 1673 « atandu les mauvais traitement et désobéissance quil a resseu et journelemant resoit d'icelui et a cause quil a battu et essede Honorade Gandolphe sa feue mere »
[58] ADAM 3 E 27/14 f° 193 v° et 208 9 et 17 mai 1673
[59] ADAM 3 E 27/14 f° 211 (21 mai) et 347 (11 septembre) la dernière mention de Baptiste concerne la vente de sa maison rue Neuve (3E 81/78 f° 39, 9 février 1675) ; il meurt avant 1683.
[60] ADAM 3 E 27/27 f° 57 27 janvier 1687. Il est qualifié de marchand dès 1681 et est toujours vivant en 1693.

Un autre Riouffe, Christophe[61], apparaît en 1674 comme maître d'ache. Dans son testament qu'il rédige en 1681 il a déjà huit enfants[62], très rapprochés : quatre garçons Esperit, Pierre ainé, Pierre puiné et Boniface [63]et quatre filles Hiérosine, Honorade, Anne-Marie et Angelique. La dernière mention que l'on ait est une commande de bateau en 1686[64]. La même année son fils aîné, qui parfait sans doute son apprentissage avec Georges Serras, participe à l'achèvement d'une tartane commencée par Joseph Gros[65].

Les Gros

Comme les Riouffe, les Gros sont d'origine ligure. En 1603 Sireto [66] Gros est un barillar de San Remo qui s'est fixé à Antibes où il a épousé une Antiboise Barthélémie Blanque dont il a eu cinq garçons qui s'adonnent en association au commerce maritime dans les années 1630. Seul son fils Jean continue le métier de barillar[67]. En 1626 en prenant en apprentissage le jeune Esperit Riouffe, Sireto noue des liens avec cette famille de maîtres d'ache. En 1650 Pierre Gros est lui aussi maître barillar[68]. Le premier Gros qui exerce comme maître d'ache est Jean-François. En 1663 Laurent de Forbin marquis de Janson gouverneur d'Antibes lui commande un bateau avec la poupe en forme de felouque[69]. Le 17 octobre 1665 Pierre Jean Gros rédige son testament avec pour héritiers ses fils Baptiste et Pierre, léguant 600 livres à sa fille Françoise. Il demande à être enterré dans le couvent des Franciscains où se trouve la tombe de ses ancêtres. L'acte est rédigé en présence de patron Pierre Jean son frère et de capitaine Esperit Riouffe son beau-frère[70]. Il meurt peu après avant la fin de l'année. Cinq ans plus tard, Helix Raybaud veuve de Pierre Gros, tutrice de ses enfants, vend un bateau de pêche[71] et sa fille Françoise se marie avec Pierre Mantelieu, fils de Pierre, maître d'ache de Cannes. Ses deux frères Pierre et Baptiste Gros sont présents[72]. Comme leur père Jean-François, ils deviennent maîtres d'ache. En 1679 Pierre construit une barque en association avec un autre maître d'ache Pierre Rebecou[73]. Il a encore en charge les intérêts de son frère à l'occasion d'une transaction avec Antoine Raibaud[74]. En octobre 1680 Joseph Gros fils de feu Pierre entre en apprentissage chez Pierre Rebecou à la demande de la veuve de Pierre, Fellix Raybaude[75]. Au début de 1682 Pierre Gros reçoit une commande de construction de bateau[76] tandis que Pierre-Jean, marchand, rédige son testament en faveur de ses deux fils Honoré et Balthazar[77]. Ce dernier qualifié de patron de tartane en 1694 est également maître d'ache. En 1686 Pierre Gros[78] procède à un échange avec Pierre Rebecou attestant la poursuite de liens étroits entre les deux maîtres d'ache. Rebecou cède à Gros une maison avec étable attenante « à la ruelle ou cu de sac de la rue allant au port » en contrepartie d'une portion d'immeuble comprenant deux boutiques au rez de chaussée et une salle avec chambre au dernier étage[79]. Cette même année Pierre Gros construit une barque de pêche et

---

[61] le prénom figure également sous les formes Christol et Cristou
[62] l'acte concerne le règlement de la dot de sa femme Catherine Boname (3 E 27/15 f° 36 27 janvier 1674)
[63] ADAM 3 E 27/19 f° 208 testament du 31 août 1681
[64] ADAM 3 E81/96 f° 32 1er février 1686
[65] ADAM 3 E 27/26 f° 306 v° 30 septembre 1686
[66] on rencontre aussi les formes Sirelo et Cirilo
[67] il est attesté en 1642 (3E 27/107)
[68] ADAM 3 E 27/76 f° 484 12 novembre 1650
[69] ADAM 3 E 81/76 f ° 54 20 mars 1663
[70] ADAM 3 E 27/121 f° 450 17 octobre 1665
[71] ADAM 3 E 27/122 f° 280 8 juillet 1670
[72] ADAM 3 E 27/122 f° 446, 501 et 523 21 octobre 1670 dans une copie de 1686 le nom est orthographié Mantaulier
[73] ADAM 3 E 27/18 f° 361 7 décembre 1679
[74] ADAM 3 E 27/24 f° 57 16 mars 1679 Pierre Gros signe « Pierero Grossi »
[75] ADAM 3 E 27/24 f° 179 5 octobre 1680
[76] ADAM 3 E 27/25 f° 1 2 janvier 1682
[77] ADAM 3 E 27/25 f° 51 Pierre Jean est encore vivant en 1689 lors d'un accord avec Esperit Riouffe veuf de sa sœur Marguerite
[78] à feu Jean-François
[79] ADAM 3 E 27/26 f° 208 19 juin 1686

reçoit quittance concernant la dot de sa sœur Françoise[80]. Joseph Gros a aussi une commande de tartane en association avec Pierre Rebecou[81]. Entre 1692 et 1700, Joseph Gros reçoit régulièrement des commandes de tartanes et autres bateaux[82]. Après la mort de Pierre Rebecou en mai 1691, Joseph qui en est resté très proche est désigné comme curateur des enfants[83].

Les Aubanel

On ne connaît pas Jacques, le père de Pierre Aubanel, maître d'ache et de Paul, patron de bateau. Il est déjà mort en 1646 lorsque Pierre se marie avec Angélique Bonneau fille de feu Honoré, maître apothicaire d'Antibes[84], une union qui le situe dans une position sociale honorable. Même s'il n'apparaît pas comme maître d'ache, Paul Aubanel acquiert des outils de charpentier de marine en même temps que d'autres maîtres d'ache lors d'une vente aux enchères des biens de feu François Millot : une « estenaille » pour 8 livres, un « planoir » (15 sous), un cuilherat (10 s), un marteau de fer (16 s), un pic de fer (1 livre 1 sous), une aissade (1 livre 1 sous), une serre grande (1 livre 10 sous), une perche dite pondière (9 sous) et un radil de fer (170)[85]. En 1665, Pierre marie sa fille Camille[86] et conclut deux contrats pour construire des tartanes.[87] Dans un marché en 1670, le notaire précise qu'il ne sait pas écrire pour expliquer l'absence de signature[88]. En 1671 il prend en apprentissage pendant trois ans Pierre Rodes, fils de Sébastien d'Antibes. Il lui apprendra le métier de maître d'ache qui demande une longue formation, se chargera de le nourrir et de faire blanchir son linge moyennant 135 livres[89]. Ces contrats sont rares, la formation se fait le plus souvent à l'intérieur des familles de maîtres d'ache, implantées à Antibes, qui suffisent à satisfaire la demande locale. En 1680 il renouvelle l'expérience avec un jeune orphelin de père, Jean Féraud[90]. En 1682 il investit dans une vigne au quartier des Bastides et reçoit une terre en règlement d'une dette[91]. Il achète une autre vigne en 1686[92]. Le 4 avril 1693 Pierre Aubanel désigne son fils Honoré comme héritier universel. Il a un autre fils Jean qui s'est fixé à Agde où il est lui aussi maître d'ache.[93] Honoré, marié à Honorade Raynaud, est maître d'ache comme son père et le neveu de Pierre, Antoine, fils de Paul et de Perinette Arasi, exerce lui aussi le métier de maître d'ache. Il se marie en 1663 avec la fille d'un maître cordier d'Antibes dotée de 900 livres en présence de Jean-François Gros, lui aussi maître d'ache[94]. En 1671 il est en charge des intérêts de son père et, après sa mort, il vend en 1674 à « André Blanquière et Paul Gerbaud de la Bourdeguiere en rivière de Gennes »[95] un vieux bateau, le Saint-Joseph-Bonaventure[96]. En 1679 il solde le prix d'une maison qu'il a achetée au port[97]. En 1686 il est redevable envers le fermier de l'imposition instaurée par les consuls d'Antibes sur « les barques, tartanes, batteaux et autres bastimans de mer » pour quatre mois d'un

[80] ADAM 3 E 27/26 f° 212 v°, 376 v° et 454 v° (24 juin, 25 octobre et 16 décembre)
[81] ADAM 3 E 27/26 f° 114 6 avril 1686
[82] ADAM 3 E 81/100 (1692-1693), 3 E 81/91 (1696), 3 E 81/101 (1697), 3 E 81/125 (1700)
[83] ADAM 3 E 27/23 f° 3 26 janvier 1703
[84] ADAM 3 E 27/69 f° 45 13 février 1646. Alors que des actes concernent son frère Paul, aucune mention n'est faite de Pierre pendant presque vingt ans jusqu'à deux commandes de construction de tartanes en juillet 1661 (ADAM 3 E 27/135 f° 77)
[85] ADAM 3E27/115 f° 790 1 juin 1657
[86] ADAM 3 E 27/10 f° 487 v° 9 novembre 1665
[87] ADAM 3 E 81/77 f° 34 2 mai 1665 et 3E 27/10 f° 350 5 septembre 1665, il en construit d'autres en 1667 (3 E 27/12), en 1670 (3 E 27/122 et 3 E 105/46), en 1671 (3 E 105/47).
[88] ADAM 3 E 27/12 f° 537 v° 6 octobre 1670
[89] ADAM 3 E 27/13 f° 438 2 novembre 1671
[90] ADAM 3 E 27/137 f° 158 v° 4 avril 1680
[91] ADAM 3 E 81/94 f° 43 et 144 16 mai et 12 octobre 1682
[92] ADAM 3 E 81/96 f° 239 2 novembre 1686
[93] ADAM 3 E 81/100 f° 237 10 septembre 1692 et f° 103 4 avril 1693 et 3E 81/101 f° 145 8 novembre 1697
[94] ADAM 3 E 27/119 f° 103 8 avril 1663
[95] Bordighiera
[96] ADAM 3 E 27/15 f° 140 5 juin 1674
[97] ADAM 3 E 2718 f° 79 28 avril 1679

pinque patronisé par Jean Bonaire et d'un bateau patronisé par Jean Ardoin[98]. La même année, il échange deux tiers de son bateau qui est en voyage, le Saint-Joseph-Bonaventure patronisé par Auguste Gage, contre une étable pour une valeur de 200 livres [99]. En février 1687, il vend au prix de 54 livres un bateau de 31 pans de long à un mat avec antenne, voile et polacre[100], gouvernail, fer avec son cable et trois rames[101]. En 1694 il cède la moitié d'un pinque, le Saint-Jean-Bonaventure du port de 400 quintaux pour 400 livres[102]. On connaît de lui plusieurs constructions de tartanes pendant une longue période qui s'étale de 1661 à 1692.

Les cas isolés

Quelques maîtres d'aches ne paraissent pas avoir constitué des dynasties mais leur nombre est limité et, l'absence de fils, la reconversion dans la navigation ou encore l'expatriation peuvent expliquer ces cas. Nous avons la preuve de ces déplacements avec des Génois venus se fixer définitivement à Antibes ou avec le fils Aubanel installé à Agde.

Les frères Fugairon apparaissent comme maître d'ache à Antibes en 1612 sans que l'on sache la profession de leur père décédé[103]. François construit plusieurs bateaux entre 1612 et 1615 et Jean apparaît en 1621 à l'occasion de son mariage avec Astrude Auzier de Saint-Jeannet. La dot de 170 livres est modeste[104]. L'année suivante François Fugairon rencontre des difficultés dans l'expédition en Sardaigne de 447 pièces de bois de pin et de verne[105]du fait d'un soupçon de contagion à Six-Fours, La Valette et Martigues. Il faut les recharger sur le vaisseau d'un patron de Saint-Tropez[106]. En 1625 les deux frères s'associent à l'occasion de la commande d'une tartane par Pierre Estoupan bourgeois d'Antibes[107]. Ils le font également en 1627 pour un patron de Martigues[108]. C'est la dernière mention de François et Jean n'apparaît qu'une fois presque dix ans plus tard pour la construction d'un bateau commandé par un marchand d'Antibes[109].

Plusieurs maîtres d'ache ne sont connus que par une ou deux mentions : c'est le cas de Loison Millot qui vend une tartane qu'il a nouvellement construite en 1618[110] et une autre en 1623[111], et de son fils Antoine, maître d'ache dans un acte de 1634 mais qualifié par la suite de marchand ce qui prouve qu'il a changé d'activité professionnelle[112]. Un autre Millot, François, pourrait avoir exercé le métier puisque parmi le matériel figurant dans la vente de ses biens après son décès en juin 1657 figurent plusieurs outils de maître d'ache. Antoine Sevoulle qui participe aux travaux du port d'Antibes en 1681 construit un bateau en 1695[113] et Pierre Baux est seulement identifié par le partage qui suit son décès en 1682[114].

Jean Collobrière autre maître d'ache d'Antibes, apparaît dans les actes notariés pendant une dizaine d'années mais on ne lui connaît qu'un radoub sur un bateau génois en 1653[115]. Son décès suit de peu la rédaction de son testament le 6 janvier 1657 puisque sa femme, Françoise Saisse, est veuve le 17 avril et tutrice de ses deux « enfants mâles et légataires », Pierre et Antoine[116].

---

[98] ADAM 3 E 27/26 f° 4 v° 3 janvier 1686
[99] ADAM 3 E 27/126 f° 320 v° 23 septembre 1686
[100] polacre : grand foc
[101] ADAM 3 E 27/27 f° 89
[102] ADAM 3 E 27/33 f° 24 6 février 1694. C'est la dernière aventure d'Antoine
[103] ADAM 3 E 81/16 f° 508 v° François Fugairon à feu Pierre
[104] ADAM 3 E 27/41 f° 399 11 novembre 1621
[105] verne : aulne, bois de bonne conservation dans l'eau
[106] ADAM 3 E 27/101 f° 63 v° 28 février 1622
[107] ADAM 3 E 81/29 f° 155 23 avril 1625
[108] ADAM 3 E 81/30 f° 69 15 mars 1627
[109] ADAM 3 E 81/36 f° 310 v° 8 octobre 1636
[110] ADAM 3 E 27/95
[111] ADAM 3 E 27/98 f° 364 29 juin 1623
[112] ADAM 3 E 27/106 f° 114 19 février 1642
[113] ADAM 3 E 27/138 et 149
[114] ADAM 3 E 27/139
[115] ADAM 3 E 81/52
[116] ADAM 3 E 81/72 f° 9 et 224. En 1700 Pierre est dit « ménager d'Antibes » et il n'est pas fait mention d'Antoine

Petit-fils et fils de barillar, Pierre Rebecou devient maître d'ache. Son aieul François Rebecou est maître barillar à Antibes au moins de 1626 à 1663. Son fils Benoit se marie en 1646 à Catherine Thibert qui reçoit en dot une partie de vigne et un bâtiment. Les Rébecou père et fils signent parfaitement[117]. Pour la première fois Pierre Rebecou est connu par une commande de tartane en 1677. Son grand-père est décédé et son père Benoit a abandonné le métier de barillar pour se consacrer au commerce. En 1679 il construit deux barques, une pour son beau-frère, le patron Louis Martin et l'autre en association avec Pierre Gros[118]. Il prend également en apprentissage le fils du patron Louis Calvy[119]. Pierre Rebecou est le seul maître d'ache d'Antibes qui, au vu des actes notariés, a reçu régulièrement des apprentis : après Pol Calvy, Joseph Gros en 1680[120], Esprit Baux en 1682[121], Anselme Arnoux en 1684[122] et Pierre Rodes. On ne les retrouve d'ailleurs pas à Antibes. Ils pourraient donc être allés dans d'autres ports à la recherche de travail, les maîtres d'ache implantés à Antibes bénéficiant d'un solide réseau de relations pour s'assurer les commandes locales. En 1682 Pierre Rebecou a le marché de deux bateaux destinés à recevoir les déblais extraits par les machines de curage du port d'Antibes[123]. En 1683 il réalise une importante vente de la moitié d'une tartane de 800 quintaux avec tous ses équipements pour une valeur de 750 livres que l'acquéreur François Raynaud règle par la cession d'une maison située dans la ruelle allant au port et estimée 650 livres[124]. Sa réussite professionnelle indéniable permet désormais à Pierre Rebecou d'envisager des entreprises de plus grande envergure. Les travaux du port lui en donnent l'occasion à partir de 1686[125]. Le 18 mars 1690, en prévision d'un voyage sur mer en Languedoc, Pierre Rebecou décide de faire enregistrer son testament[126]. Très malade, il refait son testament le 21 mai 1691 léguant 6 livres à la confrérie de la chapelle Sainte-Claire et demande que les pénitents accompagnent sa dépouille en habit. Son fils Honoré et ses cinq filles encore jeunes héritent sous l'administration de leur mère. Pierre Rebecou a beaucoup de difficulté à signer d'une main tremblante et meurt neuf jours plus tard[127]. Il représente une des réussites les plus significatives dans le milieu des charpentiers de marine d'Antibes[128].

● La construction des bateaux

Les actes notariés d'Antibes conservés pour le XVIIe s. comportent 90 contrats de prix fait, 81 pour des constructions neuves et 9 pour des radoubs. Si l'on excepte un ponton à creuser et deux bateaux de transport des déblais construits par Pierre Rebecou pour les travaux du port, il s'agit pour l'essentiel de petites embarcations servant au cabotage ou à la pêche le long des côtes méditerranéennes. Les bateaux destinés spécialement à la pêche ou du moins précisés comme tels sont peu nombreux, cinq dont un en radoub. Ce sont les tartanes qui prédominent de très loin avec trente-cinq constructions. Le terme de « bateau » apparaît vingt-deux fois et celui de « barque » vingt dont la mention d'une « barque appelée tartane ». Les pinques ou « pincou » sont au nombre de quatre et une autre commande précise « une tartane appelée pinque », il s'y ajoute une lanche et une frégate en radoub.

---

[117] ADAM 3 E 27/109 29 novembre 1646
[118] ADAM 3 E 27/18 f° 26 et 361 13 janvier et 7 décembre 1679
[119] ADAM 3 E 27/18 f° 298 14 novembre 1679
[120] ADAM 3 E 27/24 f° 179 5 octobre 1680
[121] ADAM 3 E 27/139 f° 392 7 octobre 1682 le contrat de trois ans donne lieu à litige (3E 27/26 f° 326 3 septembre 1686)
[122] ADAM 3 E 27/20 f° 53 v° 3 avril 1684
[123] ADAM 3 E 81/81 f° 355 18 mars 1682
[124] ADAM 3 E 27/25 f° 174 6 octobre 1683
[125] voir article sur le port d'Antibes dans Recherches Régionales n° 171, janvier-mars 2004, pp. 67-87 . En 1686 il est attributaire du marché de creusement du port.
[126] ADAM 3 E 81/87 f° 197 18 mars 1690
[127] ADAM 3 E 81/88 f° 133 v° 22 mai 1691
[128] ADAM 3E 27/23 f° 3 26 janvier 1703 transaction entre Louis Martin en tant que tuteur et sa sœur Jeanne veuve de Pierre Rebecou

En dehors des vaisseaux, bâtiments les plus importants, absents des contrats de construction à Antibes, on retrouve les trois autres grandes catégories consacrées par l'usage : les barques, les tartanes et les bateaux. Navires polyvalents, les barques ont des tonnages très variables. Les tartanes, catégorie la plus nombreuse en Provence, n'excédent pas 60 tonneaux avec une moyenne de 33. Elles assurent le trafic de petit cabotage le long des côtes de Provence et du Languedoc, plus rarement au delà. Elles peuvent servir à la pêche. Quant aux bateaux, dont la portée dépasse rarement dix tonneaux, ils se livrent à la navigation côtière et à la pêche[129]. On ne constate pas de modification de la terminologie au XVIIe siècle.

Nombreuses sont les commandes qui précisent les dimensions requises ce qui nous permet de connaître les caractéristiques de chaque catégorie. Les longueurs sont mesurées en carène, l'unité usitée étant la goue qui équivaut à trois pans[130]. Pour les tartanes qui sont les plus nombreuses nous connaissons vingt-sept dimensions s'échelonnant entre 12 et 17 goues, dont 8 de 12 goues et une médiane à 12,5 goues. Au-delà de 13 goues, il s'agit de cas particuliers sans que l'on constate d'évolution dans le temps : les plus longues, de 16 et 17 goues ont été construites l'une en 1622, l'autre en 1686. De plus on en trouve de 12 goues aussi bien au début qu'à la fin du siècle. Variété de tartane que l'on rencontre à Antibes[131] puisque les Riouffe reçoivent commande en 1634 d'une « tartane appelée pinque », le pincou ou pinque en possède les caractéristiques au point de vue des dimensions d'après trois mentions de taille : deux de 12,5 goues et une de 16,5 goues. Les barques sont d'une catégorie supérieure sans que la différence soit toujours très sensible : entre 13 et 19 goues de long pour 11 dimensions connues avec une médiane de 17 goues. Bateaux et bateaux de pêche sont les plus petits allant de 28 pans soit environ 9 goues jusqu'à 14,5 goues pour 12 longueurs connues avec une médiane à 11 goues mais 10 goues seulement pour ceux de pêche. Ainsi les bateaux construits à Antibes sont pour l'essentiel des petites unités de pêche et de cabotage rentrant dans les trois catégories de bâtiments provençaux, les bateaux, les tartanes et les barques dont les longueurs respectives les plus courantes à Antibes les hiérarchisent de 10 goues pour les bateaux à 16 pour les barques en passant par 13 pour les tartanes. Le seul vaisseau dont la dimension est connue mesure 28 goues[132]. Les barques et tartanes ont des largeurs similaires proportionnellement à leur longueur. Sur 21 tartanes et 5 barques les largeurs s'échelonnent de 13 à 21 pans. La médiane des tartanes se situe à 15,5 pans correspondant à une tartane de 12,5 goues de long. La largeur d'une tartane de 12 goues peut varier de 13 à 15 pans avec une médiane à 14 pans mais on respecte en général une proportion qui, pour chaque goue ajoutée en longueur entraîne une augmentation de largeur d'un pan. Les proportions sont identiques pour les pinques. En ce qui concerne les bateaux on retrouve un rapport identique dans un cas entre la longueur de 11 goues et la largeur qui est de 12 pans mais cette largeur déjà relativement étroite est en général maintenue avec des longueurs inférieures, 31 pans par exemple, même si elle peut descendre jusqu'à 7 pans pour un cas de bateau et une lanche. La hauteur des tartanes varie de 6,5 à 9 pans. Dans 5 cas sur 18, notamment dans les petites hauteurs, celle-ci représente la moitié de la largeur mais en principe les hauteurs sont de 8 à 9 pans pour les tartanes. Logiquement les hauteurs des barques, un peu supérieures, s'échelonnent de 8,5 à 11 pans et à l'inverse, celles des bateaux varient de 5 à 7,5 pans. Aucune évolution n'est perceptible au XVIIe siècle. Le port des navires qui ne figure pas dans les contrats de construction est précisé dans les reventes de bâtiments. Il est exprimé en quintaux[133] et on retrouve logiquement les proportions entre bateaux (de 50 à 200 quintaux soit 10 tonneaux), tartanes et pinques (de 200 à 600 quintaux

---

[129] Une enquête de 1686 fait état d'unités de 10 à 110 tonneaux avec une moyenne de 57 tonneaux pour la barque provençale. Celles qui s'éloignent du rivage français sont armées d'un ou deux canons mais le plus souvent de 6 à 8 perriers. Elles peuvent naviguer jusqu'en Méditerranée orientale (Félix Reynaud, la flotte marchande provençale la fin du XVIe s. dans 108e *congrès national des sociétés savantes*, Grenoble, 1983 col. d'histoire maritime pp. 93-101

[130] la goue ou goa vaut trois pans et le pan 27 pouces ce qui représente environ 0,755 mètre

[131] l'inventaire des bâtiments provençaux de 1686 ne dénombre qu'un pinque situé au port d'Antibes

[132] ADAM 3E27/158 f° 241 v° 16 août 1693

[133] le quintal est le poids de cent livres. 100 quintaux équivalent à 5 tonneaux.

soit 30 tonneaux, mais en majorité de l'ordre de 300 quintaux) et barques (de 600 à 1000 quintaux, soit 50 tonneaux), (voire 1 500 et 2 500 dans deux cas). La seule indication pour un vaisseau est de 5 000 quintaux soit 250 tonneaux.

Quant à l'évolution de l'activité de construction selon les périodes, elle ne paraît pas significative, mais il faut tenir compte des nombreuses lacunes dans les minutes notariales d'Antibes. On peut noter cependant une concentration de 15 cas entre 1617 et 1627 et de 19 entre 1686 et 1696 peut être liée à des phases de reprise d'activité ou de développement, la première à l'issue des troubles du XVIe siècle et la seconde en liaison avec un renouveau du port après les grands travaux d'approfondissement et d'amélioration dans un contexte national où Colbert donne un nouvel élan au commerce maritime et où les escadres françaises en Méditerranée s'imposent face aux corsaires barbaresques, offrant une meilleure sécurité aux navires marchands[134].

Si la clientèle des maîtres d'ache antibois se compose essentiellement de patrons et de marchands antibois, nombreux sont également les patrons des bateaux originaires des ports de Méditerranée en relation avec Antibes et qui, à l'occasion de séjours dans le port font réparer ou remplacent leur bateau. Ils viennent surtout de la basse vallée du Rhône et du littoral des environs de Marseille : Arles, Martigues, Marseille, La Ciotat, Toulon, Saint-Tropez et de Frontignan en Languedoc. Les relations sont également régulières avec la Ligurie comme « Oultri » et « Espertoune »[135] et les patrons génois font quelquefois appel à des constructeurs antibois. Les bateaux sont le plus souvent possédés en parts et la bourgeoisie antiboise investit parfois des capitaux dans l'entreprise maritime en partageant le risque. Sans attendre de racheter des parts, ils peuvent participer à une commande de construction neuve comme Emmanuel Bonneau procureur du roi en 1626[136] ou Honoré Carle docteur en médecine en 1671 et 1686[137].

Il est intéressant d'examiner les contrats qui précisent les conditions de la réalisation et les engagements réciproques, les situations étant assez diverses selon la part de fournitures qui revient au client et au constructeur. En 1614, Jean Raynaud doit construire un bateau de 4 pans de hauteur au milieu avec ses faucques[138] au dessus et le « dedans qu'on appelle courbain[139] » devra être en bois de chêne et les rombaux en pin[140]. En janvier 1615 François Fugairon dispose d'un mois ce qui paraît assez court pour faire un bateau de 11 goues de long, 6 pans de plan, 4 de haut moyennant 75 livres[141]. Sans attendre une commande, les charpentiers de marine peuvent prendre l'initiative d'une construction dont ils céderont tout ou partie, parfois en cours de chantier. C'est le cas en 1617 et 1618 pour Jean Raynaud qui trouve acquéreur pour une barque de 400 quintaux environ nouvellement construite « proche du port d'Antibes » vendue à un patron de Saint-Tropez au prix de 480 livres[142] et pour une tartane cédée à un Marseillais que Loison Millot « a nouvellement construite et ediffiee proche le port d'Antibes nommée Saint-François-Bonaventure » du port de 200 quintaux pour 348 livres[143]. C'est pour un autre patron marseillais que Barthélémy Serras construit une barque de 19 goues pour 1350 livres[144]. La tartane que doit réaliser Etienne Riouffe en 1622 pour un patron de Villefranche a le « courbant » en bois de chêne

---

[134] l'enquête de 1686, d'après l'âge des bâtiments mentionnés situe les périodes de construction les plus actives au cours des deux décennies précédentes, après les paix d'Aix-la-chapelle et de Nimègue (1678-1682) mais la construction locale est évidemment moins sensible à la conjoncture internationale et le phénomène ne paraît pas aussi évident à Antibes.
[135] Voltri à 15 km de Gênes et Sportorno près de Savone
[136] ADAM 3 E 27/103 f° 307
[137] ADAM 3 E 105 /47 f° 284 et 3 E 27/142 f° 71 v°
[138] faucque ou falca : bordage supérieur de bateau
[139] courbain, corban, courbam : membrure du bateau
[140] ADAM 3 E 81/17 f° 440 25 octobre 1614
[141] ADAM 3 E 27/40 f° 1 7 janvier 1615
[142] ADAM 3 E 27/94 f° 609 16 septembre 1617
[143] ADAM 3 E 27/95 f° 1153 21 décembre 1618
[144] ADAM 3 E 105/27 f° 105 v° 23 juin 1618

« depuis lensenche[145] en bas couverte de rombaud[146] aussi bois de chaine et ladite ensenche du dessus le rombaud bois de pin »[147]. La commande d'un Génois de Spotorno en 1623 à Barthélémy Serras confirme la répartition des bois et précise la technique de fixation des courbans en chêne : « il fera une barque avec sa poupe[148] soutille, de longueur de seize goues et demy en carenne, dix pans et demy dhaulteur et dix huict pans de large à la première ensenche et carré »[149]. Il devra « faire tout le courbain de boys de chaisne ou roure[150] avec ses jouetures de troys pans ou environ attachées avec troys clous ou pes qui passeront dung cousté et dautre affin quilz se puissent rebattre ». Il y aura « six ensenches de chasque couste de boys de pin carrees avec la cadenne[151] a pouppe de boys de chaine » et il devra la « couvrir despuis ladicte cadenne en bas de rombaud de roure quy seront de cinq au pan et despuis ladite cadene en hault de rombaud de pin » et fera la « pallamejar[152] et la serettee » en chêne d'une seule pièce. Il réalisera la couverte[153] « avec ses quartiers ensemble la tonde[154] et au dessus d'icelle une petitte compagne »[155]. La couverte sera soutenue de chaque côté par huit courbattons[156] en chêne. Il fera le « trinquarin[157] de poupe a proue et y mettra troys fourquatz[158] a proue aussy de boys de roure et quatre courbatons a la cadene de proue de mesme boys ». Il sera tenu de mettre « lesperon[159] et paillou[160] en ladite barque », de faire son timon en bois d'orme et de fermer la poupe en bois de pin. Une fois finie, Serras se chargera de la faire calfater et « empegar[161] tant dedans que dehors ». Serras assurera toutes les fournitures de « boys, claveson[162], pegue[163], estouppe »[164]. La barque devra être achevée pour le mois de mai ce qui laisse à Serras un délai de six mois. Serras devra aussi acquitter « tous droitz forains et autres » qui pourraient être dus pour la barque et recevra en règlement la somme de 1000 livres 2 sous dont un acompte de 146 livres à la commande et un versement de 219 livres à Noël. Les frères Narisano cèdent en outre à Serras, « une barque vieille sans arbres[165] et attras[166] », à présent ancrée dans le port d'Antibes chargée de vin et qui lui sera remise « appres quelle sera de rettour du voyage que sen va dieu aidant fere aulx parties dudit Gennes ». Les experts désignés par les parties n'auront à en faire l'estimation que pour la valeur du bois à brûler. Le solde sera payé à mesure de l'avancement de la construction qui est effectivement achevée en mai.

Pour un bateau tout blanc de 11 goues de long « le dedans de bon boys de roure et la rombaud de bon boys de pin »[167] on prévoit quatre mois de travail moyennant 195 livres. La même année François Fugairon a trois mois pour construire un bateau de 13 goues de long contre 108 livres et un bateau d'environ 70 quintaux avec « son arbre, anthenne, voille, thimon, thenda de toille de poupe a proue[168], un fer, deux remps[169], thimon, paillou, fer avec

---

145 ensencho, enchenche : pièce de bois servant de ceinture au corps du bateau, liant les pièces de charpenterie
146 rombau, rambaille, rombal : planche, bordage de remplissage
147 ADAM 3 E 27/101 f° 276 v° 5 mai 1622
148 poupe : arrière du bateau, la proue étant l'avant
149 ADAM 3 E 27/102 f° 407 30 octobre 1623
150 nom provençal du chêne
151 cadena, cadene : bau du navire dont les extrémités sortent de la coque
152 palamijar, parameal, paramegan : carlingue
153 couverte, cuberta : fermeture supérieure du bateau
154 pont supérieur
155 compagne, compaigne : soute pour les vivres
156 courbaton, gourbaton : pièce de bois courbée
157 trinquerin, trinquenin : plus haut bordage extérieur du bateau
158 fourquatz, fourcat, : membrure d'avant et d'arrière du bateau en forme de fourche
159 esperon : éperon, pièce posée à l'extrémité du capion de proue
160 pailhou, palhol, paillou : plancher du bateau
161 empegar, empeguer : endure de poix
162 claveson, clavaison : ensemble des clous employés pour la construction
163 pega, pegue : poix, résine
164 estopa, estouppe : étoupe destinée à l'étanchéité
165 arbre : mat
166 atras : gréement, armement du bateau
167 ADAM 3 E 27/99 f° 342 24 septembre 1624
168 tende, tenda : tente servant à couvrir et protéger du soleil le navire

son cap de liban[170] lheste »[171]. En 1626 son frère Jacques effectue le travail dans le même délai pour une tartane de 14 goues comportant « esquif[172], thimon, paillou, escasse[173] et couverte de poupe à proue avec ses pourteaux[174] et compaigne ». Elle est toute de bois de pin blanc et il en coûte 330 livres à l'acquéreur[175]. Au mois d'octobre, pour une tartane de 12 goues, le client laisse quatre mois à Huguet Rainaud. Le prix est plus élevé. Comme il est d'usage « le corban » est en chêne, « le faissan de rombaud » en pin. Elle est couverte de la poupe à la proue avec ses « quartiers, paillou et compaigne aussi de bois de pin ». Elle aura son timon et un esquif et sera toute blanche[176]. En 1625 et 1626 les Fugairon ont également des commandes en blanc pour une tartane de 13 goues et un bateau[177]. En 1627, les tartanes que font construire un patron de Martigues et un marchand de Nice, l'une en cinq mois, l'autre en trois mois sont elles aussi « toutes blanches »[178]. Le prix fait conclu entre Adam Serras et Barthélémy Sicard d'Arles pour une tartane toute blanche la décrit comme « barque soutille de dix huit goues en carenne neuf pans et demy de plan a lhauteur de cinq ans houvrira dix neuf pans et sera de lhauteur de dix pans a toute huvre et dau cairat en bas clause de roure de cinq au pan et du cairat en hault de pin »[179]

En 1631 Baptiste Riouffe procède au radoub d'un bateau de 180 quintaux[180]. Riouffe doit fournir « rodde, cappion de la pouppe[181], cinquante pieces leignant au dedans soyt madyes ou estamenerias et cent goues soit en verengles, lattes ou enseintes ». En 1634 avec son père Etienne il fabrique pour un patron de Martigues Esperit Abeille une « tartane appelée pinque » de la longeur de « seize goues et demy en carenne de lautheur de neuf pans a toutte œuvre et de dix neuf pans de largeur au plus large »[182]. Le pinque aura quatre ensenches en pin « de cinq au pan jusques à la première ensenche », tonde et compagnie. Il faudra mettre « demy gourbatons pour soubztenir la gigeoll[183] avec le thimon », faire « les estameran[184] et moisellas[185] pour soustenir la megeanne[186] et voilles les galloches[187] necesseres», quatre « ceps[188] aux ancres », les « perez avec leur tramessant », les « arbres et anthennes » ce qui indique qu'il a deux mats, « demy varenghe »[189]et le « palhou a la galliotesque ». Les Riouffe seront tenus de mettre le pinque à la mer pour le 15 juillet soit un délai de trois mois et demi ce qui est en général la règle. Le prix, 990 livres, est réglé en trois échéances, 500 livres à la commande et le reste pour moitié au 15 mai et moitié au parfait achèvement. Si l'acte comporte des précisions techniques, par contre il omet pour l'essentiel la référence à la nature des bois. C'est l'approvisionnement en arbres destinés à la mâture qui exige le plus de soin afin de disposer de pièces de qualité. La déforestation depuis longtemps intensive a réduit le nombre des forêts propices. Ponctuellement on peut trouver quelques beaux arbres dans les environs. Ainsi en 1634 le chapitre de Grasse vend des pins dans le bois de la grande Roubine

---

[169] rem, remp : rame
[170] liban : amarre
[171] ADAM 3 E 27/99 f° 577 16 décembre 1624
[172] esquif : petit bateau annexe du navire
[173] escasse : flasque de carlingue
[174] pourteau, porteau : pièce servant à boucher les écoutilles pour empêcher l'entrée de l'eau
[175] ADAM 3 E 27/103 f° 235 10 juillet 1626
[176] ADAM 3 E 27/f° 307 6 octobre 1626
[177] ADAM 3 E 81/29 f° 154 v° 23 avril 1625 et f° 75 v° 14 mars 1626
[178] ADAM 3 E 81/30 f° 69 15 mars 1627 et f° 127 v° 28 mai 1627
[179] ADAM 3 E 81/30 f° 155 v° 17 juin 1627
[180] ADAM 3 E 27/46 f° 46 5 février 1631
[181] la rode et le capion de poupe : pièces formant l'étrave et etambot du navire
[182] ADAM 3 E 27/49 f° 81 1er avril 1634
[183] gigeole : petite armoire contenant la boussole au fond et la lampe au dessus allumée la nuit
[184] estamenairas : pièce de bois courbe, allonge de couple
[185] moisselas, mouissollatz : pièce de bordage
[186] megeanne, mejane, mezane : voile moyenne de l'arbre de maître
[187] galloche, galoche : taquet de bois
[188] cep ou sep : grosse pièce de bois de l'ancre
[189] varenghe, verenghe : varangue, pièce courbe servant de raidisseur pour la quille

dont 6 à 8 « appelés futz de ceux qui sont propres à l'art des maîtres d'aches »[190]. Dans la région, seule celle de Clans, l'une des plus réputées, continue de satisfaire d'importants besoins. Malgré les difficultés d'accès du fait de l'absence de routes, le flottage sur le Var permet de desservir le littoral de Nice à Toulon. Adam Serras qui est un des maîtres d'ache les plus actifs d'Antibes dans la première moitié du XVIIe siècle s'en procure auprès de Bastien Isnardi, marchand de Clans au mois de juillet 1629. Il sera livré à Antibes près du château au lieu des Angles de la quantité de douze « mas ou arbres de barques de la longueur scavoyr six de vingt deux goues de longueur et de rondeur au thiers de larbre de six pans et au plus hault de deux pans et demy aussy de rondeur et les autres six arbres de dix neuf goues de longueur et de cinq pans et demi de rondeur du thiers dudit arbre et deux pans et demy au plus hault »[191]. Chaque arbre est estimé 12 écus de 36 livres soit un total de 432 livres. Serras devra se rendre au moulin de Saint-Laurent où les bois seront flottés et il devra alors juger s'ils sont de la qualité requise avant leur acheminement jusqu'à Antibes. Si le vendeur parvient à conduire quatre arbres supplémentaires, Serras se les réserve au même prix avant qu'ils ne soient vendus à d'autres ou débités.

Les interventions sur de gros bâtiments sont rares. En 1634, Jean Fugairon se voit confier la réparation d'une frégate d'un marchand antibois tirée à terre près du port d'Antibes. Il faut la « hausser de deux pans », la « rhabiller » à tous les endroits nécessaires et faire les « teaume » de poupe et de proue[192] de 8 pans de long, changer « la rodde »[193], ensemble les madies[194], courbatons et rombaulx, faire le trinquet »[195]. Le délai de réalisation est d'un mois et demi pour une rémunération de seulement 15 livres mais le bois lui sera fourni.

Pour la tartane que Louis Serras construit en 1642 les mesures sont de 13 goues de long en carène, 13 pans jusqu'au « cayrat » et de 14 pans au plus large. Le « courban », comme c'est l'usage, est en chêne ainsi que la « rombaille » au dessous du « cairat » et de pin au dessus. La couverte de la poupe à la proue est en pin[196]. La tartane sera toute blanche. Elle est à livrer dans trois mois en septembre pour le prix de 425 livres. Une autre tartane commandée début mai à Adam Serras, légèrement plus grande possède les mêmes caractéristiques pour la répartition des essences de bois. Elle a une compagne et est blanche . Elle est livrée en septembre ce qui laisse un mois de plus pour la réaliser. Le coût est de 600 livres. Il en fait une autre blanche pour le même prix et dans le même délai de trois mois et demi pendant l'été 1643[197]. Il construit une barque de 17 goues en 1647 pour des patrons de Spotorno. Le maître d'ache se charge de toutes les fournitures à l'exception des « palamegas, serrette et ferremantz du timon de la barque ». La construction représente de trois à quatre mois de travail pour un coût global parmi les plus élevés, 1800 livres, tous droits compris il est vrai, dont le solde est payé après parfait achèvement le 10 septembre[198]. C'est également en blanc que sera le bateau que Jean Collobrière doit transformer pour le compte d'un Génois qui se trouve au port d'Antibes au mois de juin 1653. Il est allongé de 6 pans et rehaussé de 6 pans et demi[199]. Le 10 février 1653 Louis Rainaud trouve un acquéreur pour une barque qu'il a « nouvellement construitct estant encore de present sur lescar[200] du port »[201]. L'acheteur, un patron de La Ciotat, lui demande néanmoins certaines modifications. Il fera paillou, antenne et compagne, « acompaignera la demy vie[202] jusques au descoular[203] de proue et la remetra en

[190] ADAM 3 E 81/61 f° 301 v° 31 mai 1634
[191] ADAM 3 E 27/104 f° 321 17 juillet 1629
[192] taume, teume : petit pont d'avant (de proue), et d'arrière (de poupe)
[193] rodo, rota : pièce de bois formant l'étrave et étambot des bateaux méditerranéens
[194] madier : chevron, pièce de bois clouée par le milieu de la carène
[195] ADAM 3 E 27/106 f° 760 v° 29 novembre 1634
[196] ADAM 3 E 27/107 f° 333 v° 20 juin 1642
[197] ADAM 3 E 81/43 f° 296 v° 30 juin 1643
[198] ADAM 3 E 81/ 67 f° 57 v° 3 mai 1647
[199] ADAM 3 E 81/52 f°117 v°10 juin 1653
[200] escar : chantier de construction navale
[201] ADAM 3 E 27/129 f° 70 10 février 1653
[202] demi-vie ou miege vie : axe
[203] descoulat, descola : passage de l'arbre de maître

orle »[204], fera une petite frisade[205] sur la poupe », le tout en pin blanc, « la rendra toute close et fermée ». Il ajoutera un esquif de 23 pans de long, noir comme la barque et tous deux parfaitement calfatés. Pour le timon le fer sera fourni par le patron de même que les « arbres et enthenes ». Outre le travail le maître d'ache se charge des fournitures de bois, poix, étoupe. Le prix convenu est de 1175 livres. A la même époque Adam Serras a lui aussi « sur lescar au port » une barque de 19 goues de long en carène qu'il vient de construire. Le 18 mars un patron de Saint-Tropez, Pierre Coste, est prêt à l'acheter sous réserve de modifications. Serras y ajoutera « seize courbatons pour lier la couverte, deux lates a baux[206] avec ses huict courbatons un fourquat[207] devant contre la teste de sanglons[208] de poupe, fera le cuberset et le paillou de fondz de calle le paillou de pain tout fouré[209] et la seinteine[210], faira paser la vie de la bite[211] a proue, l'autre la fera passer jusque a la bitte et toutes les autres a sa proportion avec les deux chanbres et porte dans la première chambre, y fera quatre porteaux[212] pour le canon, deux autres desous ladite chambre, metra deux tacz[213] sur la chambre au desous du bord pour les pierriers, faira sept taracs encore pour les pierriers de chasque cousté de la barque, faira en icelle son fougon ensemble le thimon avec son orjau[214] come aussi faira son esquif a proportion de ladite barque avec son thimon et paillou et auganeau[215], son cadenet de poupe avec ses courbatons, lescasse[216] coté tant de maistre que de trinquet, mettre deux verengles de poupe a proue adentade, faira passer la couverte de plan de poupe a proue, mettra icelle de vingt trois pans de large dix pans de pontau franc de latte et de paillou et achevera la graveure de poupe, faira calefrustrer ladite barque et esquif et rendra icelle et esquif toute noire tant par dedans que par dehors, sera oblige aussi ledit Seras travailler tous les arbres et anthenes qui seront fornis par ledit acheteur et a ses despans et rendra ladite barque navigable et metra icelle a la mer, le cordage que convendra sera le tout forni par le patron, mettra deux lattes d'un pan de large et quatre courbatons pour baux ». Pour le prix de 2550 livres, Seras doit se charger des frais d'approvisionnement en bois, clavaison, étoupe, « pegue, guintran ».[217] En décembre 1654, Baptiste Riouffe construit un pinque entièrement noir de 12 goues un pan de long pour son cousin Pol « avec son paillou, bigue, casse-escotte[218], avec sa centene et sa petite tonde de poupe »[219]. En réalité, il s'agit d'une association car Baptiste reste propriétaire d'un tiers, part qu'il réussit à céder au mois d'août alors que le bateau est toujours sur le chantier de construction du port[220]. En 1658, Baptiste Riouffe fait pour Barthélémy Menc, bourgeois d'Antibes, une lanche[221] de trente cinq pans de long toute noire sur laquelle est prévue à la proue le tac destiné à placer un pierrier. Le maître d'ache fera en sorte qu'elle soit « preste a estre getee a la mer avec son gouvernail et ferrament dicellui » ; il fera aussi les bancs nécessaires mais « sans arbres, antenes ni rames » pour le prix de 186 livres. Le client désireux de l'obtenir dans un delai très court exige que Riouffe fasse travailler « six maistres continuellement jusques à sa perfection ». Le travail est effectivement achevé dans l'espace d'un mois et demi puisque quittance en est donnée le 19

---

[204] orle : bastingage
[205] frizade : trou dans le pavois destiné au passage du canon camouflé par une toile
[206] baux, bausse : renfort, lattes à baux ; lattes a courbaton faites en chêne
[207] voir note 158
[208] senglon , cengloun : premières pièces tenant lieu de madier qui commencent à former le bateau
[209] fourré : doublé
[210] sentine, sentena : cale, fond du navire
[211] bitte : pièce de bois à la proue
[212] porteau : pièce destinée à fermer une ouverture
[213] tac : socle, pièce servant de support
[214] orjal, orjau : barre du gouvernail
[215] ourganeu, arganel : arganeau
[216] lescasse : grosse pièce de bois sur les madiers
[217] guitran, quitran : goudron
[218] casse escotte : palan d'écoute pour hâler la voile
[219] ADAM 3 E 27/130 f° 412 v° 2 décembre 1654
[220] ADAM 3 E 27/130 f° 270 17 août 1655
[221] barque à deux mâts

mars[222]. Sans doute Menc souhaite-t-il en disposer en même temps qu'une prise de guerre qu'il fait alors radouber par Riouffe pour le compte du chevalier de Mirabeau. La barque nommée Notre-Dame-du-Rosaire et Saint-Antoine-de-Padoue a un port d'environ 1500 quintaux. Le prix fait du 3 janvier 1658[223] prévoit de la consolider et de renforcer son armement. Le maître d'ache doit relever le « trepadour »[224] de la chambre de poupe et la tonde pour que le « trepadour » se trouve au niveau de la couverte et ainsi facilite la manœuvre du canon de la poupe à la proue. Il agrandira « la miège-vie jusqu'au descouler de proue » et en fera une autre de la poupe jusqu'à celle qui existe. Il fera également par dessus une miège-vie ou frizade jusqu'au bout de la tonde, haussera et consolidera le « dragan[225] », coupera la poupe pour l'améliorer, relèvera les porteaux qui sont dans la tonde. Il en ajoutera deux à l'intérieur pour servir au canon et, éventuellement si cela est jugé utile, deux autres en forme d'œil. Au plus haut de la poupe il agencera au mieux une petite tonde pour servir à coucher le « nauchier »[226] de la barque. Il mettra une sole[227] de chaque côté de la barque pour loger les pierriers et fera les porteaux pour les rames. Il haussera la cadène à la proue, y mettra deux courbatons. Il fixera deux « mouissollatz »[228] au trinquet avec deux clés de bois et le revêtira de deux traverses. Sous la couverte, il placera deux varengles de deux pièces et quatre bausses comportant seize courbatons, deux de l'arbre de maître à la proue et deux de l'arbre de maître à la poupe. Il consolidera également le trinquet avec deux forcas. Enfin il réalisera compagne pour le ravitaillement et sentine. Il devra finir si le temps le permet pour la fin du mois de janvier en employant huit maîtres ouvriers et recevra 420 livres. Toujours en janvier 1658, c'est un bateau tout noir que commande à Adam Serras un patron de Marseille[229]. Jusqu'au milieu du XVIIe s. d'après les mentions de couleurs le blanc semblait la règle puis le noir l'emporte. C'est encore un bateau tout noir « dedans comme dehors » que fait réaliser à Antoine Aubanel le patron Antoine Roubin d'Antibes en 1661. Long de 42 pans soit 14 goues ce qui est important dans cette catégorie il devra être construit en quatre mois, « le plan de roure avec ses escoues[230], paramegan, serrete[231], palhou et taume a la poupe et a la proue, couvertz et fermés devant, biges[232] aussi de poupe et proue »[233]. Le prix est de 82 écus 30 sous soit 246 livres 30 sous payables avec un acompte de 20 écus, 12 « incontinant que les rades dudit bateau seront dressées », 12 à l'achèvement après constat d'un maître calefat et le reste pour la valeur d'un vieux bateau, le Saint-Antoine-Bonaventure du port de 150 quintaux, cédé par Roubin à l'exception des arbres, voiles, gouvernail et autres « atratz ».

En 1663 Jean François Gros construit pour Laurent de Forbin marquis de Janson gouverneur d'Antibes un bateau de 35 pans « d'un capion à l'autre a mesurer puis la première ensenche et de la largeur de neuf pans au plus haut avec ses faulques et rendu tout noir et maccaroné »[234]. Le corban sera en chêne et « le faissan de cales bois pin ». La poupe sera en forme de felouque. Le contrat de conduite passé avec un patron d'Antibes estime son port d'environ 90 quintaux[235]. Il est équipé d'une voile et d'un polacron, de six paires de rame et de quatre cordages (deux cables de chanvre, un destre et une polome), une ancre de 4 rups, deux tentes, une pour la poupe, une pour la proue, deux poulies à bousseaux pour le mat avec

---

[222] ADAM 3 E 81/73 f° 58 26 janvier 1658 acte publié par M.L. Robinson dans *Recherches Régionales* n° 148, janvier-mars 1999, p.15
[223] ADAM 3 E 81/73 f° 4 3 janvier 1658 acte publié par M.L. Robinson dans *Recherches Régionales* n° 148, janvier-mars 1999, p 17
[224] trepadou : plan incliné
[225] dragan : pièce de bois qui sert de support au mouisselas de poupe
[226] nauchier : nocher, responsable nautique du bateau
[227] sol, sola, solier : planche de fond, plancher
[228] moisselas de trinquet : pièce latérale du canal de trinquet
[229] ADAM 3 E 27/133 f° 5 7 janvier 1658
[230] escoa, escoue : pièces de bois courbes clouées contre la carène
[231] serete, sarrette : grands liteaux le long des flancs pour fortifier les courbes
[232] bigo, bige : mâtereau ou perche
[233] ADAM 3 E 81/75 f° 139 10 mai 1661
[234] ADAM 3 E 81/76 f° 296 9 décembre 1664
[235] ADAM 3 E 81/77 f° 3 14 janvier 1666

le cordage nécessaire, enfin quatre parats et deux tailles[236] pour mettre le bateau à terre. En 1664, pour la réalisation d'une tartane de 12 goues par Pierre Aubanel, le patron Pol Riouffe donne des « tolles »[237] pour faire bouillir la poix qui est essentielle pour assurer une parfaite étanchéité. Le plan en chêne jusqu'au « cayrat » le reste « de faissan de pin », avec le timon, l'éperon, « las veranglos de dabas, la senteno, lou paillou, les bigez dau paillou, lou pallamejan, las serretes du paillou, la neoulle de l'arbre de maystre, les mouissellas de l'arbre de trinquet, les serretes des sarties, les casse escotes tant de maistre que de trinquet et hostes avec les cartiers de la couverte, un porteou de poupe et autre de proue et un pour la senteno avec lesquif de quinze pans longueur, toute blanche »[238]. Pour une autre de 12 goues de long commandée par un patron de Marseille, il a cinq mois pour la faire au prix de 20 livres, esquif de 15 pans de long compris[239]. Elle sera toute noire. Au mois de mai suivant il en a une autre en chantier mais dispose de six mois pour la terminer. Elle sera blanche comme l'esquif de 18 pans et alors qu'elle se termine il prend une nouvelle commande en septembre[240]. La tartane aura 15 goues de long en carène, dix-huit pans de large, neuf de haut avec sa varengue au dessous de la couverte de poupe à proue, « son paillou et pigets [241], la centene, la compagne dabas ». Tout le plan de la tartane sera en chêne. Le maître d'ache devra travailler et mettre en place les arbres et antennes fournis par l'acquéreur. Pierre Aubanel a sept mois pour s'approvisionner en bois et claveison et réaliser le travail. Il sera payé 900 livres dont trois cent à la commande, trois cents dans trois mois et trois cents à l'achèvement. Elle sera toute blanche. On note alors une tendance à l'allongement du délai de construction qui a plusieurs explications possibles notamment une plus forte demande qui correspondrait à un regain d'activité maritime ou une pénurie de main d'œuvre. Il peut s'agir aussi de difficultés dans l'approvisionnement en bois comme semble y faire allusion cet acte. Le neveu de Pierre Antoine Aubanel construit en 1667 une tartane noire, de 12 goues en six mois[242], alors qu'Esperit Riouffe est sur un gros chantier d'une sixième barque neuve pour un négociant génois de Voltri mais il a des difficultés à se faire payer ses six mois et dix huit jours de travail pour cette grosse barque de 2 500 quintaux, la Notre-Dame-du-Rosaire dont il tente d'obtenir la saisie par une action en justice à Marseille[243].

En 1669 Baptiste Riouffe réalise une barque à poupe plate de 17 goues de long pour un bourgeois d'Antibes associé à son cousin, le patron Esperit Riouffe. Elle aura la couverte de la poupe à la proue, une chambre à la poupe, une tonde, une compagne, « fourrade avec son paillol, bigetz, sentene, verengles da poupe a proue, trois fourcatz a proue, cadene et bittes, casse escottes, esperon, taillamar[244], gaudettes, timon, six taqs de perrier, trois de chasque cousté, sans fournir aucun ferremantz audits taqs et timon sulemant et sans eguille[245], y faira son escasse, palameyan, tenaille[246] da poupe avec ses moisseilas de meyane et toudilon ferme, moisseilas de meistres et trinquet et de bouque[247] de porte, tous les montans et couronament da poupe sans graver ». Pour le bois on utilisera le chêne au dessous de la première ensenche, le reste étant en pin sauf les « madies et escaumotz[248] qui seront de chenes hermies sive hourme et fraich ». L'esquif long de 23 pans aura « son paillol a poupe arganel et timon ». Barque et esquif devront être bien calfatés et « noirs assortis ». Le travail devra demarrer dans quinze jours avec trois maîtres d'ache pour 1410 livres, 450 à la commande, 450 lorsque tous les « madies » seront dressés, 350 à proportion de l'avancement et 150 après

[236] para, parat : pièce de bois servant à hâler le bateau ; taille, telha : poulie
[237] tolle est une mauvaise graphie du provençal taula (planche)
[238] ADAM 3 E 81/76 f° 296 9 décembre 1664
[239] ADAM 3 E 27/135 f° 77 3 juillet 1664
[240] ADAM 3 E 27/10 f° 350 5 septembre 1665
[241] pour biget
[242] ADAM 3 E 27/12 f° 203 9 mai 1665
[243] ADAM 3 E 27/12 f° 366 v° 20 septembre 1667
[244] taillemar, taio mar, taille mer : pièce placée sous l'éperon pour fendre l'eau
[245] eguille, agullia, aiguille : pièce de fer clouée contre le bordage et servant à porter le timon
[246] tenaille : sorte d'arcade soutenant le berceau de poupe
[247] bouque ou bougne : ouverture
[248] escaumot : membrure

achèvement. Riouffe travaillera les arbres et antennes de la barque qui a donc deux mâts fournis par les acheteurs, ainsi que les « seps des ancres » et fera le fougon, moyennant 11 livres. Outre ce qui a été énoncé pour la facture de la barque, Riouffe fera « les serretes du paillol et les serretes des pare sartis[249] puis la chambre da poupe jusques au casse escotte de trinquet ensamble faira une traverse pour tenir la gingeolle avec ses deux bittons et deux petits corbatons a la chaine du casse escotte da poupe »[250].

En 1670 Pierre Aubanel a quatre mois pour faire une barque de 13 goues de long mais est seulement payé pour la main d'œuvre soit 144 livres, tous les matériaux lui étant fournis[251]. A la fin de l'année c'est dans des conditions similaires qu'il fait une « barque appelée tartane » de 13,5 goues. Il doit la « perfectionner de son pailhol, bigetz, sentene, compagne et de son travail d'arboradeure[252] et de toutes autres perfections a timon carat et preste pour la navigation avec son esquif de 19 pans ». Le client se charge de toutes les fournitures et des « mestres callefatz qui travailleront pour la facture dudict basteau »[253]. Aubanel touchera 162 livres et dispose d'un délai de plus de six mois, devant la tenir prête pour prendre la mer en mai seulement. Ce système de contrat qui consiste à rémunérer les services d'un maître d'ache semble se répandre puisque, toujours en 1670, Esperit Riouffe est payé deux livres par jour de travail avec un apprenti, pour la façon d'une barque de 17 goues. La construction se fait en association[254]. De la même façon en 1671, Honoré Carle docteur en médecine à Antibes investit dans une barque et s'adresse à Antoine Aubanel pour la seule main d'œuvre. Il poursuivra journellement le travail avec deux maîtres d'ache pour un salaire de 260 livres payé en trois échéances, au démarrage du chantier, au commencement de la couverte et à l'achèvement de la barque[255]. En 1677 en revanche, Pierre Rebecou se charge de l'approvisionnement en bois pour une tartane à l'exception de la quille et « arbouradure ». Elle sera toute blanche, achevée pour la Sainte-Marie-Madeleine et payée 400 livres[256]. Pour une tartane de 13,5 goues et son esquif, Pierre Rebecou touche 600 livres sans aucune fourniture en 1679[257]. La construction en association permet au maître d'ache de s'assurer du travail et d'investir dans un bateau tout en bénéficiant d'un apport de capitaux. C'est de cette façon qu'Esprit Riouffe réalise un gros bateau couvert de 12 goues avec Pierre Lausse en 1678[258]. Ces contrats prévoient alors de cinq à six mois pour réaliser tartanes ou barques comme celle de 15 goues dont reçoivent commande Pierre Rebecou et Pierre Gros en décembre 1679. Elle sera à terminer pour le mois de mai suivant au prix de 675 livres bois compris à l'exclusion des rombauds, de la clavaison et des ferrements[259].

La même année Jacques Raynaud répare un pincou pour un patron de Frontignan avec une poupe plate de 13 pans[260]. Il fera en particulier quatre sabords dans la chambre et deux à la proue pour le canon ainsi qu'une petite chambre sur la lunette[261]. Le maître d'ache a vingt cinq jours pour le travail qui devra être entrepris dès le retour d'un voyage à Livourne. Le coût est de 400 livres y compris la fourniture de bois. Pour un bateau de 42 pans de long soit 14 goues à faire tout noir, Antoine Aubanel reçoit 415 livres après quatre mois de travail[262]. Un autre petit bateau de 29 pans ne coûte que 63 livres à son acheteur car il cède en même temps un vieux bateau. Commandé au début du mois de janvier 1682, il pourra être livré

---

[249] parasartis : porte-baubans
[250] ADAM 3 E 27/162 f° 344 v° 28 octobre 1669
[251] ADAM 3 E 105/46 f° 146 v° 5 avril 1670
[252] arboradure : mâture
[253] ADAM 3 E 27/122 f ° 532 v° 6 octobre 1670
[254] ADAM 3 E 105/46 f° 639 29 novembre 1670
[255] ADAM 3 E 105/47 f° 284 8 août 1671
[256] ADAM 3 E 27/16 f° 61 v° 8 février 1677 quittance de paiement est donnée le 2 septembre
[257] ADAM 3 E 27/18 f° 26 13 janvier 1679
[258] ADAM 3 E 27/17 f° 74 12 mars 1678
[259] ADAM 3 E 27/18 f° 361 6 décembre 1679
[260] ADAM 3 E 27/24 f° 174 8 août 1679
[261] lunette : ouverture servant de siège d'avance
[262] ADAM 3 E 27/24 f° 82 2 mai 1680 quittance le 14 septembre

seulement au 15 mai par Pierre Gros avec banquette, timon et orgeail[263]. En novembre 1682 Pierre Rebecou possède une tartane d'environ 800 quintaux estimée à 750 livres qu'il échange au patron antibois François Raynaud contre une maison. La tartane entièrement équipée dispose de son gréement, gouvernail, arbre de maître avec son antenne et voile, deux polacres, une grande et une petite, une ancre et deux fers, une « gumene »[264], un gros roit et un petit avec tous les cordages et « fournimans »[265] ainsi qu'une tente « qui viendra despuis la poupe jusque aux quartiers », la gigeole, le fougon, la sentine, une paire de rame et son esquif de 21 pans de long avec ses rames[266]. A la fin de l'année Pierre Gros construit une tartane dont il conserve un tiers en propriété et la cède deux ans plus tard[267]. En décembre 1683 Antoine Aubanel a un pincou « dans l'echelle ». Il est en construction pour un patron d'Antibes qui demande une longueur de 12,5 goues en carène avec la répartition habituelle du chêne et du pin. Il sera tout noir et achevé en mars[268]. Toutefois, comme c'est généralement le cas, le maître d'ache ne fournit pas les gréements et voiles qui représentent un coût important. Le 29 juillet 1686, un patron de Frontignan commande à Pierre Rebecou une tartane avec sa chambre de 17 goues en carène, 12,5 pans en tout œuvre, de 21 pans de largeur, 8,5 pans de ponteau « franc de latte et de palhou ».[269] Il mettra « six courbatons de chasque couste adantes[270] avec les lattes et quatre fourcas, les trois seront acompagnes de pin qui acompagnera jusque au courbaton de latte du trinquet adantes et cloues a cloux et clavetes a sa perfection et le fourcat de la couverte sera acompagne de son adorment trois verengles de chasque couste et les denhaut endantees acompagnees da poupe a proue et son palhol et cuberchestz et le contre carene[271] et conte geoulle endantees a chasque place, son moulinet[272] au lieu darjou[273] le devant et parafiol[274] de la compagne, la rombalherie du premier cairat en bas de chaine de cinq au pan et celle den haut de pin aussy de cinq a six au pan, trois ensenges de chasque couste sans comter celle qui est atachée a la soullette ». Le maître d'ache fera calfater et « brusquer »[275] à terre la tartane qui sera toute noire et la mettra à la mer avec son gouvernail et « ferremant ». Il fera un esquif à proportion, noir également. Le bois devra être de qualité et il fera le travail pour les matures et vergues. La transaction se monte à 1100 livres dont 250 livres représentant la valeur du « corps et esquif de la barque nomée Saint-François », 40 pistolles d'or payées immédiatement , 250 dès son retour de voyage à Livourne et 150 lorsque la tartane sera mise à la mer. Le travail est exigé en trois mois pour la fin octobre[276]. Dans la commande à Antoine Aubanel d'un bateau tout noir à demi couvert, de 31,5 pans, la longueur de l'esquif est précisée. Il mesurera 14 pans. Le délai de construction est de trois mois. Le paiement qui ne concerne que le corps du bateau sans « arbres ni attras » se fait moyennant la cession d'un vieux bateau le Saint-Joseph-Bonaventure et 380 livres[277]. A la même époque Pierre Rebecou et Joseph Gros s'associent pour construire une tartane de 15 goues avec son arbre de maître[278], antenne et penon de l'arbre[279] mais Joseph Gros n'a pas achevé le travail et cinq mois plus tard Pierre Rebecou rétrocède son marché à trois autres

---

[263] ADAM 3 E 27/25 f° 1 2 janvier 1682. Il a une commande similaire en 1686 pour un bateau à pêcher 3 E 27/26 f° 454 v°
[264] gumene : cable d'ancre
[265] fourniment, forniment : tous les accessoires d'armement et de gréement du navire
[266] ADAM 3 E 27/25 f° 215 v° 11 novembre 1682
[267] ADAM 3 E 27/141 f° 262 29 août 1684
[268] ADAM 3 E 27/25 f° 234 10 décembre 1683
[269] la mesure de hauteur, se fait du bordage du plan à celui de la couverte, ce qu'on appelle « franc de late et de paillol »
[270] adent : entaille dans une pièce de bois pour l'ajuster
[271] contrecarène : contre-quille
[272] moulinet : sorte de treuil
[273] arjau , arjou : argeau, barre de gouvernail
[274] probablement parasol : pare-soleil
[275] bruscar, brusquer :chauffer la carène d'un navire pour fondre le goudron
[276] ADAM 3 E 27/26 f° 248 29 juillet 1686
[277] ADAM 3 E 27/26 f° 153 28 avril 1686
[278] arbre de mestre : grand mât
[279] penon : vergue

maîtres d'ache moyennant 150 livres pour finir d'honorer la commande[280]. Pierre Aubanel réalise une tartane de 12,5 goues toute noire « tant dedans que dehors », en chêne du premier cairat à la quille, le reste en pin. Le délai est de cinq mois et le prix 520 livres[281]. Pour une autre tartane de 13 goues, le client, un docteur en médecine, fournit le bois et les frères Serras sont payés 160 livres[282]. Au début de l'année 1687 ils vendent à un marchand d'Antibes une tartane de 12,5 goues qu'ils ont alors en construction « sur l'échelle de la gravette et contre les murailles de la ville »[283]. En 1688, le marchand Jacques Augier d'Antibes se fait construire par Pierre Aubanel « maître charpentier »[284] une tartane de 13 goues. Comme le veut l'usage du premier cairat à la quille le bois utilisé est du chêne « de l' especeur de six au pan » et le restant du pin blanc de même épaisseur. Il mettra « un solle dun quart de pan despeceur avec sa fueille[285] par dedans ». Il fera la compagne pour le pain « fourrade » et mettra « les fauques[286] sur les bastetz[287] avec deux pettits fauconeaux da proue ». Tous les clous seront « riblés par dedans ». Il devra faire « calfater ladite tartanne brusquade repassade noire dedans et dheors avec la poy preste pour mestre en mer avec son timon et fougon ». Par contre il ne fournit aucun « arbres ny sepz dancres ». Le prix convenu est de 560 livres auxquelles s'ajoute une tartane de 350 quintaux nommée Sainte-Anne avec son esquif mais « sans arbres ni autre attratz ».[288]

A la fin de l'année 1692 Joseph Gros construit sur le quai du port une tartane de 12 goues pour le patron Antoine Gazan de Cannes. L'utilisation du quai est sans doute à mettre en relation avec la construction de la cale du chantier naval qui ouvre à la fin des années quatre-vingt des perspectives de développement de la construction navale notamment pour de plus grosses unités avec les vaisseaux d'autant que le port fait l'objet de grands travaux d'approfondissement[289]. La tartane aura son « timon ou gouvernail et son esquif à proportion ». Elle sera « couverte ou clause depuis la première ensenche en bas appelé le queiras[290] de bourdage bois de chaisne et de ladite ensenche en haut de bourdage bois de pin couverte aussi da poupe a proue avec son pailleau, la centene et chambre au dessous ou dessus de ladite couverte da poupe »[291]. Le maître d'ache fournit le bois à l'exception des « antenes et arbouradure » dont il ne fera que la façon. La tartane avec deux ceps d'ancre devra être terminée au mois d'avril soit cinq mois pour le prix de 588 livres.

Au mois d'août 1693 capitaine Esperit Rainaud décide de faire construire un vaisseau à Antibes et passe un marché d'approvisionnement en bois avec Joseph Gros maître d'ache et Honoré Carle docteur en médecine qui s'engagent à lui procurer « les carenes, capions, roddes, allates, les rombaux de roure, tout les pin et pibles et tout le courban en billons de chesne ». Le devis précise la dimension des pièces : 11 pouces de haut et 8 d'épaisseur pour les carènes, 1,5 pan de large et 11 pouces d'épaisseur pour les capions, 1,5 pan au carré pour les allates, 9 pouces d'épaisseur pour les pins et pibles « et le courban sera réduit a demi pan lors du mesurage ». Les dimensions du vaisseau sont indiquées pour déterminer les quantités nécessaires : 28 goues de long avec des bordages de 8 à 11 goues. Tout le bois sera livré au port sur le quai à l'exclusion du courban conduit du Var au rivage de la ville, Esperit Rainaud les faisant ensuite transporter à ses risques et périls. Il lui faut les carènes, rodes, capions et allates pour de début de septembre afin de commencer la construction du vaisseau puis poursuivre la livraison du bois sans discontinuer pour ne pas retarder le chantier. La valeur du

---

[280] ADAM 3 E27/26 f° 114 et 306 v° 6 avril et 7 septembre 1686
[281] ADAM 3 E 27/142 f° 316 v° 2 septembre 1686
[282] ADAM 3 E 27/142 f° 71 v° 11 février 1686
[283] ADAM 3 E 27/27 f° 87 27 janvier 1687
[284] à la fin du XVIIe siècle dans les actes notariés le terme de charpentier remplace celui de maître d'ache
[285] feuilha : renfort d'apostes, longue pièce qui supporte les rames
[286] faucque, falca : bordage supérieur du bateau
[287] bastetz : pièce de bois, taquet
[288] ADAM 3 E 81/86 f° 17 v° 27 janvier 1688 quittance du 18 septembre 1688 (f° 152)
[289] voir article sur l'histoire du port d'Antibes dans *Recherches Régionales* n° 171, janv-mars 2004, pp. 67-87
[290] queirat pour cairat : préceinte
[291] ADAM 3 E 81/100 f° 351 23 novembre 1692

bois pour réaliser le vaisseau est estimée à mille livres[292]. En 1696 c'est également sur le quai du port que se construisent deux tartanes pour un patron d'Antibes l'une de 12 goues, l'autre de 13, toutes noires « avec la poix »[293]. Achevées, avec toutes les fournitures dont le bois et deux mâts, elles coûtent respectivement 630 et 775 livres. Deux ans plus tard un « bateau couvert servant à faire la navigation et traffiqs ordinaires sur la mer » long de 11,5 goues coûte 550 livres[294]. S'il est difficile d'apprécier précisément le coût de la construction en fonction de divers arrangements, il semble néanmoins que les prix varient peu entre 6 et 700 livres pour une tartane de 12 à 13 goues, jusqu'à 1000 livres pour une de 17 goues.

Dès les premières années du XVIIIe siècle, l'usage de passer les marchés de construction de bateaux chez les notaires tend à se perdre ce qui nous prive d'une source d'information précieuse pour mesurer l'évolution de la construction navale à Antibes. Il paraît néanmoins certain que cette activité reste limitée à des petites unités et même si les maîtres charpentiers antibois peuvent espérer une clientèle de passage, notamment pour des radoubs, le marché local n'est pas considérable si l'on en juge par la composition de la flotte antiboise telle que nous la connaissons avec une assez grande précision par l'enquête de réaffouagement de 1608. Les consuls de Grasse qui ont intérêt à grossir le potentiel fiscal des Antibois parlent de « neuf ou dix gros vaisseaux de 4 à 5 000 quintaux, les autres moings », 30 barques moyennes pour le négoce et 50 bateaux servant à la pêche du poisson. Les consuls d'Antibes soulignent l'exagération de ces chiffres et les recoupements de divers témoignages confortent leur estimation. La réalité porte sur seulement cinq vaisseaux (2 de 4 000 quintaux et 3 de 3000). D'ailleurs le patron Laure confirme que, vu l'ensablement, les gros vaisseaux ne peuvent accéder au port. Certes la situation a changé à la fin du XVIIe siècle à la suite des grands travaux d'approfondissement mais les actes notariés ne révèlent pas une évolution significative de la construction navale à Antibes. Pour les barques et bateaux, les consuls soulignent leur tonnage modeste. Sur une trentaine de barques, une seulement atteint 400 quintaux et deux 200 quintaux. Quatre autres du même tonnage séjournent à Antibes mais appartiennent à des marchands étrangers de Nice et de Ligurie. Sauf perte par événement de mer[295], les embarcations sont conservées de nombreuses années, ce qui réduit le marché de construction neuve pour renouveler une flotte modeste. L'activité de charpentier de marine n'en reste pas moins vivace à Antibes au début du XVIIIe siècle.

[292] ADAM 3 E 27/158 f° 241 v° 16 août 1693
[293] ADAM 3 E 81/91 f° 5 v° et 58 28 janvier et 19 septembre 1696
[294] ADAM 3 E 81/91 f° 141 v° 26 mai 1698
[295] en 1608, l'enquête de réaffouagement de 1608 parle de deux vaisseaux d'Antibes perdus depuis quatre ans par le fait des tempêtes.

ETAT DES CONSTRUCTIONS
AU XVIIE SIECLE
d'après les minutes notariales

DATE	TYPE	CONSTRUCTEUR	DIMENSIONS [1]			COTE
			LONG.	L.	H.	
1613	Bateau (radoub)	François Fugairon				3 E 27/92
1614	Bateau de pêche	François Fugairon	10 g			3 E 81/17
1614	Bateau	Jean Raynaud	14,5 g			3 E 81/17
1615	Bateau	François Fugairon	11,5 g	6	4	3 E 27/40
1617	Barque	Jean Raynaud				3 E 27/94
1618	Tartane	Loison Millot				3 E 27/95
1618	Barque	Barthélémy Serras	19 g		12	3 E 105/27
1618	Tartane					3 E 27/95
1621	Tartane	Huguet Raynaud				3 E 81/25
1622	Tartane	Etienne Riouffe	16 g	17	8,5	3 E 27/101
1623	Barque	Loison Millot				3 E 27/98
1623	Barque	Etienne et Baptiste Riouffe				3 E 27/98
1623	Barque	Barthélémy Serras	16,5 g	18	10	3 E 27/102
1623	Bateau	Barthélémy Serras				3 E 27/102
1624	Bateau	Jean et Huguet Raynaud	11 g	12	5	3 E 27/99
1624	Bateau	François Fugairon	13 g	13	6	3 E 27/99
1625	Tartane	François et Jean Fugairon	13 g			3 E 81/29
1626	Bateau	François Fugairon				3 E 81/29
1626	Tartane	François Fugairon	12 g	13	6,5	3 E 27/103
1626	Tartane	Huguet Raynaud	12 g	13	6,5	3 E 27/103
1627	Tartane « barque soutille » dans le texte	Adam Serras	18 g	19	10	3 E 81/30

[1] les longueurs sont exprimées en goues, les largeurs et hauteurs en pans

DATE	TYPE	CONSTRUCTEUR	DIMENSIONS			COTE
			LONG. (1)	L.	H.	
1627	Tartane	Jean et François Fugairon	17,5 g	18	9	3 E 81/30
1627	Tartane	Adam et Louis Serras	12,5 g	13	7,5	3 E 81/30
1628	Ponton à creuser	Louis Raynaud				3 E 81/31
1628	Barque (radoub)	Barthélémy Serras				3 E 27/104
1631	Bateau (radoub)	Baptiste Riouffe				3 E 27/46
1634	Tartane appelée pinque	Etienne et Baptiste Riouffe	16,5 g	19	9	3 E 27/49
1634	Frégate (radoub)	Jean Fugairon				3 E 27/106
1636	Bateau	Jean Fugairon				3 E 81/36
1642	Tartane	Louis Serras	13 g	13/14	7	3 E 27/107
1642	Tartane	Adam Serras	14 g	17	8	3 E 27/107
1643	Tartane	Adam Serras	14 g 1 p	17	8	3 E 81/43
1647	Bateau pêche (radoub)	Barthélémy Riouffe				3 E 27/54
1647	Barque	Adam Serras	17 g	21	11	3 E 81/67
1647	Pinque	Louis Serras puiné (en assoc.)				3 E 27/110
1650	Barque	Baptiste Riouffe				3 E 27/76
1653	Bateau (radoub)	Jean Collobière				3 E 81/52
1653	Barque	Louis Raynaud				3 E 27/129
1653	Barque	Adam Serras				3 E 27/129
1654	Pinque	Baptiste Riouffe	12 g 1 p	13,5	6	3 E 27/130
1657	Barque	Jean Collobière				3 E 81/72
1658	Lanche	Baptiste Riouffe	11 g 2 p		7	3 E 81/73
1658	Barque (radoub)	Baptiste Riouffe				3 E 81/73
1658	Bateau	Adam Serras			4	3 E 27/133
1661	Bateau	Antoine Aubanel	13 g 1 p			3 E 81/75

DATE	TYPE	CONSTRUCTEUR	DIMENSIONS			COTE
			LONG. (1)	L.	H.	
1662	Bateau de pêche	Jacques Raynaud				3 E 27/118
1663	Bateau	Jean François Gros	31 p	9		3 E 81/76
1664	Tartane	Pierre Aubanel	12 g	14	6,5	3 E 81/76
1664	Tartane	Pierre Aubanel	12 g	14	7	3 E 27/135
1665	Tartane	Pierre Aubanel	13,5 g	15,5	7,5	3 E 81/77
1665	Tartane	Pierre Aubanel	15 g	18	9	3 E 27/10
1667	Tartane	Antoine Aubanel	12 g	13,5	7	3 E 27/12
1667	Barque	Esperit Riouffe	12 g	13,5	7,5	3 E 27/12
1669	Barque	Baptiste Riouffe	17 g	20	11	3 E 27/162
1669	2 tartanes	Jacques Raynaud				3 E 105/46
1670	Barque	Esperit Riouffe	17 g			3 E 105/46
1670	Barque appelée tartane	Pierre Aubanel	13,5	16	9	3 E 27/122
1670	Barque	Esperit Riouffe	17 g			3 E 105/46
1671	Barque	Antoine Aubanel	15 g	18	10,5	3 E 105/47
1677	Tartane	Pierre Rebecou	12 g	13,5	7,5	3 E 27/16
1678	Bateau	Esperit Riouffe	12 g	proportion		3 E 27/17
1679	Barque	Pierre Rebecou	13,5 g	16,5	9	3 E 27/18
1679	Pinque (radoub)	Jacques Raynaud				3 E 27/24
1680	Bateau	Antoine Aubanel	14 g	12	7	3 E 27/24
1682	Bateau	Pierre Gros	9 g 2 p	7,5		3 E 27/25
1682	Tartane	Pierre Gros				3 E 27/141
1682	2 bateaux (déblais du port)	Pierre Rebecou				3 E 81/81
1683	Pinque	Antoine Aubanel	12,5 g	14,5	8	3 E 27/25
1686	Tartane	Pierre Rebecou	17 g	21	8,5	3 E 27/26
1686	Bateau à pêcher	Pierre Gros	10 g			3 E 27/26

DATE	TYPE	CONSTRUCTEUR	DIMENSIONS			COTE
			LONG. (1)	L.	H.	
1686	Bateau	Christophe Riouffe				3 E 81/96
1686	Tartane	Pierre Aubanel	12,5 g	15	8,5	3 E 27/142
1686	Tartane	Jean Antoine et Pierre Serras	13 g			3 E 27/142
1687	Bateau (radoub)	Pierre Gros				3 E 81/85
1687	Tartane	Jean Antoine et Pierre Serras	12,5 g	15	9	3 E 27/27
1688	Tartane	Antoine Aubanel	13 g	16	9	3 E 27/28
1688	Tartane	Pierre Aubanel	13	16	9,5	3 E 81/86
1692	Tartane	Joseph Gros	12 g	15	8	3 E 81/100
1692	Tartane	Antoine Aubanel	12 g	14,5	8,5	3 E 81/100
1693	Tartane	Joseph Gros	13 g	16	9	3 E 81/100
1693	Vaisseau	Joseph Gros	28 g			3 E 27/158
1695	Bateau de pêche	Antoine Sevoule	9 g 1 p			3 E 27/149
1696	Tartane	Joseph Gros	13	17	9	3 E 81/91
1696	Tartane	Joseph Gros	12 g	15	8	3 E 81/91
1697	Tartane	Joseph Gros	12,5 g	15,5	9	3 E 81/101
1698	Bateau	Joseph Gros	11,5 g	14,5	8	3 E 81/91